



OACI

Doc 10222, A42-TE

ASSEMBLÉE QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMMISSION TECHNIQUE

RAPPORT

*Approuvé par la Commission technique de l'Assemblée
et publié sous l'autorité du Secrétaire général*



OACI

Doc 10222, A42-TE

ASSEMBLÉE QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMMISSION TECHNIQUE

RAPPORT

*Approuvé par la Commission technique de l'Assemblée
et publié sous l'autorité du Secrétaire général*

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Quarante-deuxième session, 2025

Doc 10222, *Rapport de la Commission technique*

Commande n° : 10222
ISBN 978-92-9275-949-0

© OACI 2026

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION
MONTRÉAL, 23 SEPTEMBRE – 3 OCTOBRE 2025
RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Généralités	1
Ordre du jour et organisation des travaux	2
Rapport sur les points de l'ordre du jour	
Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne	3
Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne	10
Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique	61
Appendice	A-1
Liste des résolutions	
23/1 (renumérotée A42-6).....	Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne
24/1 (renumérotée A42-9).....	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne
24/2 (renumérotée A42-7).....	Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des
24/3 (renumérotée A42-8).....	fréquences radioélectriques Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communication, de navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)
24/4 (renumérotée A42-10).....	Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité
25/1 (renumérotée A42-11).....	Remplacement des halons.....

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. La Commission technique a tenu cinq séances entre le 25 et le 29 septembre 2025.
2. M. Declan Fitzpatrick (Irlande) a été élu président à la deuxième séance plénière de l'Assemblée. À sa première séance, la Commission a élu M. Luiz Ricardo de Souza Nascimento (Brésil) premier vice-président, sur proposition de la République dominicaine appuyée par la Côte d'Ivoire et l'Inde. Sur proposition de l'Australie appuyée par le Cameroun et le Kazakhstan, elle a élu Mme Toska Sem (Namibie) deuxième vice-présidente. Sur proposition de Malte appuyée par le Bangladesh et le Venezuela, elle a élu M. Xuan Miao (Chine) troisième vice-président.
3. Les représentants de quelque 192 États contractants et de 58 délégations ayant qualité d'observateur ont assisté à une ou à plusieurs séances de la Commission.
4. La Secrétaire de la Commission était Mme M. Merkle, Directrice de la navigation aérienne. M. P. Luciani, Directeur adjoint, Navigation aérienne et sécurité de l'aviation (ANS) et M. S. da Silva, Directeur adjoint par intérim, Surveillance, analyse et coordination (MAC), ont rempli les fonctions de secrétaires adjoints. M. M. de Leon et Mme A. Guiang ont prêté leur concours à la Commission, de même que :
 - M. Y. Fattah, Chef, Priorités multidisciplinaires (MP)
 - Mme D. Flanagan, Chef du Groupe de la coopération régionale en matière de sécurité (RSCU)
 - Mme E. Gnehm, Chef de la Section de la gestion de la sécurité (SM)
 - M. J. Guévin, Chef du Groupe de soutien de la supervision (OSU)
 - M. L. Jónasson, Chef, Communications, navigation, surveillance et gestion du spectre de fréquences (CNSS) et Chef par intérim, Systèmes interopérables à l'échelle mondiale (GIS)
 - Mme J. Jordaan, Chef de la Section de médecine aéronautique (MED)
 - Mme C. Kim, Chef par intérim de la Section de gestion du trafic aérien (ATM)
 - Mme C. Knowles, Chef de la Section de la sécurité de l'exploitation (OPS)
 - M. F. Malaud, Chef de la Section des Systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS)
 - Mme L. McGuigan, Chef par intérim de la Section de la sécurité du fret (CSS)
 - M. M. Merens, Chef de la Section de la coordination et de la planification du soutien à la mise en œuvre (ISPC)
 - M. J. Nie, Chef de la Section des audits de supervision de la sécurité et de la navigation aérienne (OAS)
 - M. T. Thormodsson, Chef de la Section des enquêtes sur les accidents (AIG)
 - M. Y. Wang, Chef de la Section de l'exploitation et de l'infrastructure des aéroports (AOI)

Ordre du jour et organisation des travaux

5. Les points ci-après de l'ordre du jour ont été examinés par la Commission :

Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique

6. Une liste des documents et notes de travail en lien avec les travaux de la Commission, par point de l'ordre du jour, est annexée au présent rapport.

7. Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont présentées séparément dans les paragraphes qui suivent. Les textes sont classés dans l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par la Commission.

Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

23.1 La Commission a examiné la note A42-WP/17, présentée par le Conseil de l'OACI, dans laquelle il était proposé que l'édition 2026-2028 (cinquième édition) du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) soit approuvée par l'Assemblée. La version révisée du GASP énonce la stratégie mondiale de l'OACI visant à améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation et constitue le document directeur de planification sur la base duquel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation sont élaborés et mis en œuvre. La Commission a recommandé que l'Assemblée approuve l'édition 2026-2028 du GASP.

23.2 La Commission a examiné la note A42-WP/137, présentée par la République de Corée, et la note A42-WP/175, présentée par la République de Singapour avec le parrainage de la Nouvelle-Zélande, des Philippines, de la Fondation pour la sécurité des vols, du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui portaient sur l'édition 2026-2028 du GASP. La Commission est convenue que l'OACI devait fournir l'appui nécessaire permettant aux États membres d'élaborer et de mettre en œuvre leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation, conformément à la dernière édition du GASP. Elle est aussi convenue que l'OACI devrait, par l'intermédiaire de groupes d'experts compétents, envisager d'inclure, dans les prochaines éditions du GASP et/ou documents connexes, des mécanismes visant à améliorer la planification de la sécurité axée sur les données par la détection de risques de sécurité opérationnelle à l'échelle mondiale ainsi que de risques de sécurité opérationnelle associés au climat, dont les phénomènes météorologiques d'envergure et en évolution ainsi que des facteurs environnementaux connexes.

23.3 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par la République populaire de Chine (A42-WP/603) et par le Royaume d'Arabie saoudite (A42-WP/92, révision n° 1).

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

23.4 La Commission a examiné la note A42-WP/31, présentée par le Conseil de l'OACI, dans laquelle ce dernier demandait que soit approuvée une actualisation majeure du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750, huitième édition), et avançait des perspectives d'évolution pour la neuvième édition. La huitième édition du GANP, accessible via le portail du GANP (<https://www4.icao.int/ganpportal>), rend compte des priorités mondiales exposées par l'Assemblée à sa 41^e session et dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI. Elle comprend une version actualisée de la stratégie du GANP, des orientations sur l'adoption d'une approche fondée sur les performances visant à optimiser l'affectation des ressources, une mise à jour du cadre de performance du GANP sur l'environnement et la résilience, une mise à jour du cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), et la mise en correspondance du cadre ASBU et de la feuille de route conceptuelle, de sorte à mieux mettre en évidence le lien entre les niveaux stratégique et technique du GANP, comme demandé à la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) et à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI.

23.5 La Commission a examiné la note A42-WP/192, présentée par le Royaume de Thaïlande et cosignée par Singapour, avec le parrainage des États-Unis, dans laquelle étaient mis en évidence les problèmes de stabilité et de structure du cadre ASBU qui en empêchent la mise en œuvre, et il était proposé, pour y remédier, de rationaliser le cadre ASBU et d'instaurer une « démarche minimale » pour sa mise en œuvre. En outre, les auteurs de la note soulignaient la faible adoption d'une approche axée sur les performances et proposaient que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) aident les États et les régions à rendre compte de manière globale et harmonisée des résultats qu'ils auraient obtenus.

23.6 La Commission a examiné la note A42-WP/202, présentée par la Chine et Singapour, avec le parrainage de la République dominicaine, à propos de la prise en compte à l'échelle des régions de l'OACI des initiatives d'amélioration des opérations. Consciente du fait que les régions ont des priorités différentes et mettent en œuvre le GANP plus ou moins vite en fonction de leurs besoins et de leurs difficultés propres, la Commission a mesuré la nécessité d'assurer une prise en compte efficace au niveau régional de la mise en œuvre d'initiatives qui favorisent un système de navigation aérienne intégré, harmonisé, homogène, et interopérable à l'échelle mondiale.

23.7 La Commission a examiné la note A42-WP/432, présentée par la République du Pérou et appuyée par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)¹, qui mettait en évidence les difficultés rencontrées dans la mise en conformité du plan national de navigation aérienne avec le GANP. Il y était proposé de prolonger le cycle d'actualisation du GANP afin de laisser aux États suffisamment de temps pour mettre à jour leurs plans nationaux respectifs et de permettre une mise en œuvre efficace, harmonisée et interopérable des éléments de l'ASBU, en coordination avec la communauté aéronautique des États en question. Il était aussi demandé que l'OACI redouble d'efforts pour publier la documentation relative au GANP dans les six langues officielles de l'OACI.

23.8 La Commission a recommandé que l'Assemblée approuve la huitième édition du GANP. Compte tenu des difficultés et des propositions énoncées dans les notes A42-WP/192, A42-WP/202 et A42-WP/432, elle a souscrit aux perspectives d'évolution proposées pour la neuvième édition du GANP et est convenue que l'OACI devait élaborer et diffuser des orientations relatives à ce que pourrait être une démarche minimale pour la mise en œuvre et qui proposerait aux États des étapes claires et concrètes assorties de délais. La Commission est convenue par ailleurs que l'OACI devait faciliter l'application des orientations fournies dans le cadre du GANP pour rendre compte, de manière transparente, globale et harmonisée, des résultats obtenus. En outre, elle est convenue que l'OACI devait élaborer des orientations pour la prise en compte des initiatives entre les régions, notamment une stratégie visant à définir un ensemble minimum d'initiatives relatives au GANP qui seront mises en œuvre à l'échelle mondiale, assorties de délais, ainsi qu'une stratégie permettant aux régions voisines de définir entre elles une série d'initiatives conjointes relatives au GANP et les échéanciers de mise en œuvre. La Commission s'est dite favorable à la proposition consistant à étendre la durée du cycle d'actualisation du GANP à six ans, et à se concentrer sur l'aide à apporter aux États pour mettre en œuvre le GANP et élaborer un plan national. En outre, elle a rappelé que la Conférence AN-Conf/13 s'était penchée sur la question de la traduction du GANP et que « l'OACI avait mis à disposition le niveau stratégique mondial du GANP ([version] imprimable) dans les six langues de l'OACI » (conformément à la recommandation 1.1/1 de la Conférence AN-Conf/13). En outre, il a été noté qu'à sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI avait saisi le Conseil d'une proposition semblable et celui-ci avait mesuré l'importance de traduire le GANP au complet, en tenant compte des priorités existantes et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, République dominicaine et Uruguay.

23.9 La Commission a examiné la note A42-WP/209, présentée par la République fédérative du Brésil, qui attirait l'attention sur les effets que la sûreté, la facilitation et d'autres processus préalables à l'embarquement peuvent avoir sur l'efficacité des vols. Il y était proposé que l'OACI harmonise les principes relatifs à l'efficacité dans le GANP, le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) et d'autres programmes, au moyen d'une étude approfondie visant à repérer les éléments des procédures préalables à l'embarquement qui ont la plus grande incidence sur l'efficacité, et qu'elle mette au point des indicateurs de performance clés (KPI) connexes pour établir des liens mutuels entre les plans mondiaux. Il y était aussi proposé que l'OACI élabore des supports et des outils techniques pour aider les États à recueillir, à analyser et à communiquer des indicateurs d'efficacité avant l'embarquement. En outre, les États étaient encouragés à promouvoir la mise en commun volontaire de ces indicateurs. La Commission a mesuré l'importance d'accroître l'harmonisation entre le GANP, le GASp et le GASeP, et est convenue de renvoyer la proposition aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen et d'une évaluation plus approfondis, en tenant dûment compte des priorités existantes et des ressources disponibles.

23.10 La Commission a examiné la note A42-WP/341, présentée par Singapour, les Émirats arabes unis, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'IBAC, le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (IFATSEA), dans laquelle était présenté le concept d'opérations (CONOPS) du système complet de trafic aérien (CATS), élaboré au sein du secteur. La Commission a encouragé la soumission de propositions, aux groupes d'experts compétents, afin d'envisager d'inclure ledit concept et les mesures stratégiques s'y rapportant dans les révisions futures du *Concept opérationnel d'ATM mondiale (GATMOC)* (Doc 9854), du GANP et d'autres initiatives, telles que la mobilité aérienne avancée (AAM) et l'exploitation de l'espace aérien supérieur.

23.11 La Commission a examiné la note A42-WP/527, présentée par la République islamique d'Iran, qui rendait compte des difficultés liées aux sanctions sur l'aviation civile et leurs effets sur la capacité de l'Iran à développer son système de navigation aérienne conformément aux dispositions de l'OACI et au GANP. Elle a noté que les sanctions ne se limitaient pas à la navigation aérienne et que la question avait été soulevée lors de précédentes assemblées de l'OACI par plusieurs États, dont l'Iran. Elle a aussi noté que la question des incidences des sanctions sur l'aviation civile, y compris sur la planification de meilleurs services de navigation aérienne, sortait du cadre du GANP et dépassait le mandat du ou des groupes d'experts de l'OACI. La Commission a souligné que la question des sanctions sortait de son cadre de compétences et elle a rappelé que la Commission économique, à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, avait admis que les questions relatives aux sanctions étaient complexes, de nature politique et sensibles, et qu'il avait alors été décidé que ces dernières seraient portées à l'attention du Président du Conseil, dont les bons offices avaient déjà été sollicités à ce sujet par le passé.

23.12 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par l'État plurinational de Bolivie (A42-WP/345), la République populaire de Chine (A42-WP/589, A42-WP/594, A42-WP/595, A42-WP/596 et A42-WP/607), le Japon (A42-WP/543), le Royaume d'Arabie saoudite (A42-WP/537), l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)² (A42-WP/378), la CANSO (A42-WP/522 et A42-WP/529) et l'Association du transport aérien international (IATA) (A42-WP/350).

23.13 À l'issue des délibérations concernant le GASp et le GANP au titre de ce point de l'ordre du jour, et compte tenu de la note A42/WP/225 au titre du point 24 de l'ordre du jour, la Commission

² Au nom du Bénin, du Burkina Faso, du Cameroun, des Comores, du Congo, de la Côte d'Ivoire, de la France, du Gabon, de la Guinée-Bissau, de la Guinée équatoriale, de Madagascar, du Mali, de la Mauritanie, du Niger, de la République centrafricaine, du Rwanda, du Sénégal, du Tchad et du Togo.

est convenue de soumettre la résolution ci-après pour adoption par la Plénière, en remplacement de la résolution A41-6 de l'Assemblée :

Résolution 23/1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI s'efforce de réaliser le développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

Considérant que l'OACI a établi des objectifs stratégiques dans son Plan stratégique 2026-2050, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité,

Consciente de l'importance de cadres mondiaux et de plans régionaux et nationaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,

Consciente que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes sous la direction de l'OACI,

Notant que le Conseil a approuvé l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de l'évolution du système de la navigation aérienne, respectivement ;

2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation, tout en assurant la stabilité et l'harmonisation nécessaires ;

3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération, en collaboration et en coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;

4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux et au savoir-faire d'autres États ;

6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;
7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, ainsi que des plans régionaux et nationaux, en évitant les doubles emplois ;
8. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur les cadres constitués par le GASP et le GANP ;
9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP et de fournir le soutien nécessaire aux États membres afin qu'ils élaborent et mettent en œuvre des plans nationaux ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-6 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

APPENDICE A

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

L'Assemblée,

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent, conformément à l'objectif de zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale fixé dans le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI,

Considérant que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes,

Considérant les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie,

Notant qu'un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique des États et de leurs industries,

Considérant la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en donnant accès aux informations appropriées sur la sécurité,

Considérant qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement d'objectifs, de cibles et d'indicateurs pour la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Considérant que l'OACI a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

Notant l'intention d'appliquer une approche fondée sur les risques pour la gestion de la sécurité dans le GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

Notant l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, comme plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs fixés dans le GASP au moyen d'un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées,

Notant la nécessité d'aider les États membres à s'appuyer sur des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une démarche de gestion de la sécurité dans le cadre de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS),

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien et des morts qu'ils causent dans toutes les parties du monde ;

2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions qui sollicitent de l'aide pour faciliter la mise en place d'un PNS, y compris le renforcement de la supervision de la sécurité ;

3. *Prie* instamment les États membres de mettre en œuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;

4. *Prie* instamment les États membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les RASG et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour mettre en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;

5. *Prie* instamment les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;

6. *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration et la mise à jour d'éléments indicatifs et d'outils en appui à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

L'Assemblée,

Considérant que l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des objectifs stratégiques de l'OACI,

Ayant adopté la résolution A42-9, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

Constatant l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI concernant les émissions de CO₂,

Constatant que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne pour leur propre modernisation et transformation de la navigation aérienne,

Constatant qu'une architecture axée sur les services favorise la fourniture sûre, efficace et souple de services de navigation aérienne,

Constatant que le partage des pratiques optimales, des enseignements, et la fourniture d'éléments indicatifs peuvent aider les États à mettre en place des améliorations opérationnelles de manière économique par l'adoption de systèmes perfectionnés sans passer par des étapes intermédiaires,

1. *Charge* le Conseil d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;
2. *Appelle* les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs harmonisés mondialement, compte tenu des besoins opérationnels ;
3. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices du GANP pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles comme élément de leur stratégie nationale de réduction de leur impact sur l'environnement, notamment des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale ;
4. *Appelle* les États, les PIRG et le secteur aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI, et à se fournir les uns aux autres, des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
5. *Invite* les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne ;
6. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages accumulés pour l'environnement qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
7. *Prie instamment* les États qui élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne, pour leur propre modernisation de la navigation aérienne, d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans dans le cadre de leurs PIRG respectifs afin d'assurer l'harmonisation au niveau régional et la compatibilité et l'interopérabilité à l'échelle mondiale ;
8. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP, y compris une feuille de route des capacités minimales nécessaires à l'évolution du système de navigation aérienne et des calendriers pour sa mise en œuvre à l'échelle mondiale, en le tenant à jour par rapport aux technologies émergentes et aux exigences opérationnelles en évolution ;
9. *Demande* à l'OACI d'incorporer les principes de l'architecture axée sur les services dans le GANP, de manière à guider les fournisseurs de services de navigation aérienne dans la planification et la mise en œuvre de systèmes agiles, interopérables à l'échelle mondiale et prêts pour l'avenir, afin de favoriser une gestion fluide du trafic aérien ;

10. *Invite l’OACI à poursuivre l’élaboration d’éléments indicatifs relatifs au plan national de navigation aérienne lors des prochaines révisions du GANP et à recueillir et partager des pratiques optimales, des enseignements et les résultats des analyses comparatives liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.*

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l’aviation et de navigation aérienne

24.1 La Commission a examiné la note A42-WP/23, présentée par le Conseil de l’OACI, qui contenait un aperçu des principales initiatives et activités en matière de sécurité de l’aviation et de navigation aérienne prévues pour le triennat 2026-2028, conformément au Plan stratégique 2026-2050 et au Plan d’activités 2026-2028 de l’OACI. Les auteurs de la note ont décrit également les tendances en matière de sécurité et ont souligné les travaux en cours et à venir visant à réduire les risques connexes. La Commission a prié instamment les États ainsi que les organisations internationales, avec l’aide du secteur, selon qu’il convient, d’apporter leur appui et leurs contributions volontaires (financières ou en nature) à la réalisation des initiatives et des activités clés. La Commission a également exhorté les États à tenir compte des initiatives et des activités de l’OACI lorsqu’ils planifient et exécutent leurs propres mesures afin de renforcer davantage la sécurité de l’aviation et l’efficacité de la navigation aérienne.

24.2 La Commission a examiné la note A42-WP/30, présentée par le Conseil, qui faisait état des résultats de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) et de la suite donnée par l’OACI. La Commission a réaffirmé que la mise en œuvre effective des recommandations de la Conférence nécessite des efforts coordonnés et des ressources adéquates, ainsi qu’un engagement soutenu tant de l’OACI que des États membres. Elle a noté les avantages et les difficultés associées à la tenue de réunions à l’échelon Division en amont des sessions de l’Assemblée de l’OACI et a mesuré les efforts continus déployés par l’Organisation pour accroître l’efficacité de la Commission technique de l’Assemblée.

Enquêtes et prévention des accidents

24.3 La Commission a examiné la note A42-WP/43, présentée par la Fédération internationale des victimes d’accidents aériens (ACVFFI) avec le parrainage du Conseil international des aéroports (ACI) et du Kazakhstan ; la note A42-WP/48, présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI) au nom du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kirghizistan, de l’Ouzbékistan et du Tadjikistan ; la note A42-WP/330, présentée par l’IATA, l’ICCAIA et l’IFALPA, avec le parrainage de l’ACI et du CAI ; ainsi que la note A42-WP/480, présentée par la République islamique d’Iran. Ces notes de travail ont mis en évidence des préoccupations concernant la publication en temps opportun des rapports finaux d’enquête, ainsi que l’utilisation effective, par les États dont les capacités aéronautiques sont limitées et qui ne disposent pas de ressources suffisantes, des organismes régionaux d’enquête sur les accidents et incidents (RAIO) pour mettre en place et faire fonctionner de manière adéquate une autorité nationale indépendante d’enquête sur les accidents (AIA). La Commission, sachant les préoccupations et les difficultés liées à la publication en temps opportun des rapports finaux d’enquête, a exhorté les États à respecter les délais établis à l’Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation*. Dans le même temps, la Commission a pris note des progrès accomplis en ce qui a trait aux mécanismes de coopération en matière d’enquêtes (ICM) sur les accidents et les incidents, notamment l’appui aux États disposant de capacités limitées par l’association avec les RAIO et les ICM, afin de garantir des enquêtes indépendantes. En outre, la Commission a reconnu que la participation à un RAIO ne signifie pas que les États renoncent à leur souveraineté, à leur autorité

ou à leurs responsabilités en matière d'enquête sur les accidents. De plus, elle a constaté les mécanismes appliqués par l'OACI dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour faciliter la surveillance par l'OACI des activités des RAIO déléguées par les États par le biais d'arrangements officiels, ainsi que ses audits portant sur les responsabilités en matière d'enquête sur les accidents, y compris la publication en temps opportun des rapports finaux d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation. La Commission a estimé que le contenu de ces notes devrait être communiqué aux groupes d'experts compétents pour étude et examen complémentaires.

24.4 La Commission a examiné la note A42-WP/49, présentée par le CAI au nom de l'Arménie, du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan, traitant des questions relatives à l'amélioration de l'efficacité du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'aviation, ainsi que de l'échange de ces données sur la base des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. La Commission a noté que des mises à jour du système ADREP de l'OACI et de sa taxonomie, visant à l'adapter aux technologies les plus récentes, étaient en cours. La Commission a constaté qu'aucune SARP ne faisait référence à des outils ou logiciels spécifiques pour le système ADREP. Elle a toutefois recommandé que le contenu de cette note soit porté à l'attention des groupes d'experts compétents pour étude complémentaire.

24.5 La Commission a examiné la note A42-WP/196, présentée par la Chine, qui met en avant les avantages d'une approche internationale unifiée concernant les interfaces de téléchargement des données d'enregistreurs de bord. Mesurant les avantages et les préoccupations concernant l'intégrité des données, elle a recommandé de transmettre la question au groupe industriel compétent, estimant que ce dernier serait mieux à même de traiter les enjeux liés à l'interopérabilité, à la forme, à l'adaptabilité et au fonctionnement des systèmes de téléchargement des données d'enregistreurs de bord.

24.6 La Commission a examiné la note A42-WP/411, présentée par la Jordanie au nom des États membres de l'Organisation de l'aviation civile arabe (ACAO)³, avec le parrainage du CAI, dans laquelle on mettait en évidence les difficultés associées à la traduction des termes techniques dans la version arabe de l'Annexe 13 et les défis de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 13 concernant l'indépendance des enquêtes sur les accidents d'aviation. La Commission a estimé que le contenu de ces notes devrait être porté à l'attention des groupes d'experts compétents pour étude et examen complémentaires.

24.7 La Commission a examiné la note A42-WP/496, présentée par le Maroc, dans laquelle les auteurs soulignaient l'importance d'une coordination efficace entre les AIA et les autres organismes publics compétents chargés de la mise en place d'un dispositif global d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles. En outre, la note proposait de déplacer la question de protocole USOAP sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles du domaine d'audit des enquêtes sur les accidents (AIG) à celui des aérodromes et des aides au sol (AGA). La Commission a pris acte que l'OACI poursuivait les travaux relatifs à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Elle a recommandé que le contenu de ces notes soit porté à l'attention des groupes d'experts compétents pour étude et analyse complémentaires.

24.8 Il a été pris acte de la note d'information A42-WP/413, présentée par l'Argentine et appuyée par la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), de la note d'information A42-WP/404, présentée par le Belize au nom des États membres⁴ de la Corporation

³ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

⁴ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), et de la note d'information A42-WP/272, présentée par le Canada.

Gestion de la fatigue

24.9 La Commission a examiné la note A42-WP/83, présentée par l'Arabie saoudite, avec le parrainage du CAI, dans laquelle on a abordé les effets de la transformation numérique du poste de pilotage moderne en tant que facteur contribuant à la fatigue cognitive et à la surcharge d'informations des pilotes. La Commission a exprimé un large soutien à la note et a convenu de la nécessité d'appliquer les principes de conception centrée sur l'humain dans la conception des postes de pilotage, ainsi que la formation aux compétences nécessaires pour gérer efficacement des informations numériques complexes, afin d'atténuer ces risques. Elle a exprimé son soutien à la proposition d'amendement de l'appendice O de la résolution A41-10 de l'Assemblée, et est convenue de renvoyer les autres propositions de suite à donner au Conseil pour examen complémentaire, en tenant compte des priorités existantes financées par le Budget 2026-2028 et des contributions extrabudgétaires.

24.10 La Commission a examiné la note A42-WP/110, présentée par les Émirats arabes unis, dans laquelle l'OACI est instamment priée d'élaborer des orientations, une formation et des dispositions réglementaires mondiales sur le risque de fatigue dans la maintenance aéronautique, afin de répondre aux défis opérationnels tout en s'appuyant sur les ressources existantes pour améliorer la sécurité et la supervision. La Commission a mesuré l'importance de cette question, et est convenue de renvoyer la proposition de suite à donner au Conseil pour examen complémentaire, en tenant compte des priorités existantes financées par le Budget 2026-2028 et des contributions extrabudgétaires.

24.11 La Commission a examiné la note A42-WP/87, présentée par les Émirats arabes unis ; la note A42-WP/174, présentée par l'Inde ; la note A42-WP/258, présentée par la Bolivie (État plurinational de), Oman, l'IFALPA, l'IBAC, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), avec le parrainage de la République dominicaine, de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) et de l'IATA ; et la note A42-WP/424, présentée par le Maroc, qui portaient sur la gestion de la fatigue. La Commission a constaté que les exigences en matière de gestion de la fatigue étaient décrites à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, et appuyées par des éléments indicatifs pertinents, notamment le *Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue* (Doc 9966). Prenant acte des travaux déjà en cours visant à réviser et actualiser les orientations relatives à la fatigue, la Commission est convenue que le contenu de ces notes de travail serait porté à l'attention des groupes d'experts compétents pour examen complémentaire.

24.12 À la lumière des délibérations, la Commission est convenue de présenter la résolution ci-après, en remplacement de la résolution A41-10 de l'Assemblée, appendice O, pour adoption par la Plénière :

Résolution 24/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que, par sa résolution A15-9, elle a décidé d'adopter, à chacune de ses sessions où il serait institué une commission technique, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne à jour à la fin de la session considérée,

Considérant que, par sa résolution A40-4 (appendices A à O), elle a adopté un exposé des aspects de la politique permanente et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentaient à la fin de sa 40^e session,

Considérant qu'elle a examiné les propositions faites par le Conseil en vue d'amender l'exposé des aspects de la politique permanente et les règles pratiques figurant dans la résolution A40-4 (appendices A à O) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 42^e session,

Considérant qu'une politique ou règle pratique dont l'application doit durer plus de trois ans devrait être considérée comme une politique ou règle pratique permanente,

Considérant que les éléments figurant dans des documents normatifs ou faisant autorité et faciles à consulter de l'OACI, tels les Annexes, plans mondiaux, règles de procédure et directives pour les réunions de navigation aérienne, doivent normalement être exclus des exposés récapitulatifs, et en particulier aux des règles pratiques,

1. *Décide ce qui suit :*

- a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 42^e session de l'Assemblée ;
- b) que les règles pratiques que les appendices de la présente résolution associent à chaque aspect de la politique constituent des éléments indicatifs qui visent à garantir et à faciliter la mise en application des aspects correspondants de la politique ;

2. *Demande au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne et d'informer l'Assemblée lorsqu'il est nécessaire d'y apporter des modifications ;*

3. *Déclare que la présente résolution remplace la résolution A40-4 et ses appendices et la résolution A15-9.*

APPENDICE A

Réunions mondiales de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que la tenue de réunions mondiales de navigation aérienne constitue une fonction importante de l'OACI et exige des efforts et des dépenses considérables de la part des États membres et de l'OACI,

Considérant qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,

Décide :

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États membres peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des

problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes, plans mondiaux et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;

2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;

3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;

4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

Règles pratiques

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offrirait un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.

2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.

3. Afin de faciliter la participation de tous les États membres, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.

4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épouser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.

5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

APPENDICE B

Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne ont donné la preuve de leur valeur comme moyen de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés,

Considérant qu'il est nécessaire de s'assurer que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,

Décide :

1. que la Commission de navigation aérienne instituera des groupes d'experts s'il est nécessaire de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés que la Commission de navigation aérienne ne peut résoudre de manière satisfaisante ou rapide par d'autres moyens existants ;
2. que la Commission de navigation aérienne veillera à ce que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts appuient les Objectifs stratégiques de l'OACI, qu'ils soient clairs et concis, qu'ils tiennent compte des échéances fixées et qu'ils soient respectés ;
3. que la Commission de navigation aérienne fera un examen périodique de l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts et qu'ils seront dissous dès que les activités qui leur ont été assignées auront été menées à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié ;
4. que les activités des groupes d'experts appuieront dans la mesure du possible une approche de l'élaboration de SARP fondée sur les performances.

Règle pratique

Les rapports devraient être clairement présentés en tant qu'avis d'un groupe d'experts à la Commission de navigation aérienne afin qu'ils ne puissent être interprétés comme l'expression des points de vue d'États membres.

APPENDICE C

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite

L'Assemblée,

Considérant que l'article 33 de la Convention ne définit pas explicitement les fins auxquelles la reconnaissance des certificats et licences est accordée,

Considérant que plusieurs interprétations sont possibles quant à savoir si les États membres sont tenus ou non de reconnaître les certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États membres en attendant la mise en vigueur de SARP applicables aux aéronefs ou aux équipages de conduite considérés,

Considérant que, pour certaines catégories d'aéronefs ou de licences de membre d'équipage de conduite, il pourra s'écouler de nombreuses années avant que des SARP soient mises en vigueur, ou qu'il pourra être plus pratique de ne pas adopter de SARP pour certaines catégories ou de licences de membre d'équipage de conduite,

Décide :

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage de conduite d'un aéronef délivrés ou validés par l'État membre où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États membres pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, sous réserve des dispositions des articles 32, alinéa b), et 33 de la Convention ;
2. qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives à des catégories particulières d'aéronefs ou d'équipages de conduite, les certificats délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État membre où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États membres pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

APPENDICE D

Personnel aéronautique qualifié et compétent

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre adéquate des SARP et des PANS est fonction de la disponibilité de personnel qualifié et compétent,

Considérant que certains États membres éprouvent des difficultés dans ce domaine par suite de la pénurie de personnel qualifié pour appuyer le système existant et futur du transport aérien,

Considérant qu'il faut consacrer des efforts particuliers pour aider les États membres à répondre à leurs besoins dans le domaine des ressources humaines,

Considérant que les activités pédagogiques tenues par l'OACI sont un moyen efficace pour améliorer la compréhension générale et l'application uniforme des SARP et des PANS,

Décide :

1. que l'OACI aidera les États membres à réaliser et à maintenir la compétence du personnel aéronautique, au moyen du Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI ;
2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :
 - a) la responsabilité en matière de qualification des professionnels de l'aviation incombe aux États membres ;

- b) la plus haute priorité est donnée aux activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
- c) la coopération avec les États membres et l'industrie est essentielle pour élaborer et mettre en pratique des activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
- d) la priorité sera accordée à préparer la prochaine génération des professionnels de l'aviation.

3. L'OACI donne des avis aux exploitants de centres de formation mais ne participe pas à leur fonctionnement ;

4. Les États membres se prêtent assistance mutuellement pour optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques.

Règle pratique

1. Le Conseil devrait aider les États membres à harmoniser les niveaux de compétences des professionnels de l'aviation. Ces initiatives devraient être basées sur :

- a) une analyse des données pour déterminer les priorités et les besoins ;
- b) les besoins de formation identifiés pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI ;
- c) une démarche fondée sur les compétences.

APPENDICE E

Formulation et mise en œuvre des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil établit des plans régionaux qui décrivent les installations, services et procédures complémentaires régionales à mettre en œuvre ou utiliser par les États membres conformément à l'article 28 de la Convention,

Considérant que les plans régionaux doivent être amendés de temps à autre de manière à correspondre à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale,

Considérant que l'OACI a établi pour la planification des installations et services une approche qui est centrée sur le concept opérationnel d'ATM mondiale et sur le Plan mondial de navigation aérienne,

Considérant que des carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux risquent d'avoir des conséquences sur la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes internationales et devraient donc être éliminées le plus rapidement possible,

Décide :

1. que les plans régionaux devront être révisés lorsqu'il deviendra évident qu'ils ne correspondent plus aux besoins existants et prévus de l'aviation civile internationale ;
2. que, si la nature d'une modification prescrite le permet, l'amendement correspondant du plan régional sera élaboré par correspondance entre l'OACI et les États membres et organisations internationales intéressés ;
3. que, lorsque les propositions d'amendement concernent des services ou des installations fournis par des États et qu'elles :
 - a) n'entraînent pas la modification de besoins définis par le Conseil dans les plans régionaux ;
 - b) n'entrent pas en conflit avec une politique établie de l'OACI ;
 - c) ne portent pas sur des questions qui ne peuvent pas être résolues au niveau régional ;

le Conseil peut déléguer le pouvoir de traiter et de publier les amendements au niveau régional.

4. Les réunions régionales de navigation aérienne (RAN), qui sont des instruments importants pour décider des installations et services, n'auront néanmoins lieu que pour traiter de questions qui ne peuvent être abordées comme il se doit dans les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ;
5. Dans les programmes de mise en œuvre des États membres, la priorité sera donnée à la fourniture et à l'exploitation continue des installations et services dont l'absence aurait probablement des incidences graves sur les opérations aériennes internationales ;
6. Le choix et l'examen d'une mesure par l'OACI sur les carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux seront menés à bien dans les meilleurs délais possibles ;
7. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), en utilisant une approche de gestion de projet, dégageront les problèmes et faiblesses des plans régionaux et de leur mise en œuvre, et proposeront des mesures correctrices.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait veiller à ce que la structure et la présentation des plans régionaux soient alignées sur le Plan mondial de navigation aérienne et appuient une approche de la planification fondée sur les performances.
2. Lorsqu'il détermine l'urgence d'une révision des plans régionaux, le Conseil devrait tenir compte des délais nécessaires aux États membres pour prendre des dispositions en vue de la mise en œuvre des installations et services additionnels éventuellement requis.
3. Le Conseil devrait veiller à ce que les dates de mise en œuvre des plans régionaux impliquant l'acquisition de types d'équipements nouveaux soient fixées compte tenu de la possibilité pratique de se procurer l'équipement nécessaire.
4. Le Conseil devrait veiller à ce que des plans régionaux fondés sur le web soient élaborés, avec les outils de planification d'appui, afin d'améliorer l'efficacité et d'accélérer le cycle des amendements.

5. Le Conseil devrait faire appel aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qu'il a mis sur pied dans les régions pour aider à tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

APPENDICE F

Réunions régionales de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que les réunions régionales de navigation aérienne constituent un moyen important de détermination des installations et services que les États membres devraient mettre en œuvre, conformément à l'article 28 de la Convention,

Considérant que ces réunions exigent des efforts et des dépenses considérables de la part des États membres et de l'OACI,

Considérant qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,

Considérant que la planification régionale de la navigation aérienne est normalement réalisée par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG),

Décide :

1. que des réunions régionales de navigation aérienne ne seront convoquées que pour s'occuper de questions qui ne peuvent être réglées de façon satisfaisante par les PIRG ;
2. que les décisions relatives à la convocation et à l'ordre du jour de ces réunions seront fondées sur des cas précis d'insuffisance existante ou prévisible des plans régionaux des régions correspondantes ;
3. que la zone géographique à examiner, compte tenu des opérations de transport aérien international et de l'aviation générale internationale existantes et prévues, les domaines techniques à traiter et les langues à utiliser seront fixés pour chaque réunion ;
4. que le type d'organisation le mieux approprié pour traiter les questions de l'ordre du jour et pour assurer une coordination efficace entre les divers organes de la réunion sera adopté pour chacune de ces réunions ;
5. que des réunions de portée restreinte sur le plan technique et/ou géographique seront convoquées lorsque des problèmes particuliers, surtout ceux qui doivent être résolus d'urgence, nécessitent un examen ou lorsque la convocation de telles réunions réduira la fréquence des réunions régionales générales de navigation aérienne.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États membres situés dans cette région à agir, individuellement ou collectivement, en tant qu'hôtes de la réunion.
2. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être diffusés électroniquement, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture.
3. Le Conseil devrait s'assurer que des indications suffisantes sont mises à la disposition des réunions régionales de navigation aérienne au sujet des questions d'exploitation et de technique qui figurent à l'ordre du jour.
4. Chaque État membre participant devrait, avant une réunion, s'informer des projets d'exploitation de ses entreprises de transport aérien et de son aviation générale internationale, ainsi que du trafic prévu des autres aéronefs immatriculés sur son territoire et de l'ensemble des besoins de ces différentes catégories d'aviation en matière d'installations et de services.
5. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait encourager l'établissement, pour et par les réunions régionales de navigation aérienne, de critères de planification à jour qui viseraient à garantir que les plans régionaux répondent aux besoins de l'exploitation et sont justifiés sur le plan économique.
6. Le Conseil devrait élaborer et tenir à jour des directives précises et détaillées pour l'examen des questions de mise en œuvre lors des réunions de navigation aérienne.

APPENDICE G

Délimitation des espaces aériens ATS

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention oblige un État membre à déterminer les portions de l'espace aérien situées au-dessus de son territoire à l'intérieur desquelles des services de la circulation aérienne seront assurés et, cela fait, à prendre des dispositions pour que des services soient établis et assurés,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention prévoit aussi qu'un État membre peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'assurer les services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire,

Considérant que les efforts de coopération entre les États membres pourraient conduire à une gestion plus efficace du trafic aérien,

Considérant que l'État délégant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réservé le droit de dénoncer à tout moment tout accord de ce genre,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

Décide, en ce qui concerne les plans régionaux de navigation aérienne :

1. que les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services ;
2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ;
3. que, si des espaces aériens ATS doivent s'étendre au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États, ou de parties de ces territoires, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés, vu la nécessité de mettre en place et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon rentable, et la nécessité d'une gestion plus efficace de l'espace aérien, en particulier l'espace aérien supérieur ;
4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État délégant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;
5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

et *déclare* en outre :

6. que tout État membre qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;
7. que, si le Conseil approuve des accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture, par un État, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, cela n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur l'espace aérien considéré.

Règles pratiques

1. Les États membres devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'OACI.
2. Les États membres devraient envisager, si besoin est, d'établir conjointement une seule autorité des services de circulation aérienne dans les espaces aériens ATS s'étendant au-dessus des territoires de deux États ou plus ou au-dessus de la haute mer.
3. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin qu'il soit possible, en cas d'impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer, de mettre en œuvre avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

APPENDICE H

Fourniture des services de recherches et de sauvetage

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à l'article 25 de la Convention, chaque État membre s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention,

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention contient des spécifications relatives à la création et à la fourniture de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur des territoires des États membres ainsi que dans les zones situées au-dessus de la haute mer,

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention recommande de faire coïncider autant que possible les régions de recherches et de sauvetage avec les régions d'information de vol correspondantes et les régions établies au-dessus de la haute mer avec les régions de recherches et de sauvetage maritimes,

Considérant que l'article 69 de la Convention stipule que, si le Conseil estime que les services de navigation aérienne d'un État membre ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet,

Considérant que les services de navigation aérienne visés à l'article 69 de la Convention comprennent, entre autres, les services de recherches et de sauvetage,

Décide :

1. que les régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront délimitées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité au moindre coût global ;

2. que les États doivent assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;

3. que si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;

4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;

5. que toute délégation de responsabilité par un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions techniques et opérationnelles nécessaires à la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région considérée ;

6. qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet ;

et *declare* en outre :

7. que tout État membre qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

8. que l'approbation par le Conseil d'accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture par un État de services de recherches et de sauvetage dans les régions situées au-dessus de la haute mer n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur la région considérée.

Règles pratiques

1. Les États membres devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'OACI, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui ne peuvent, faute de moyens, assurer la couverture aérienne des régions de recherches et de sauvetage dont ils ont la charge, à demander l'assistance d'autres États pour remédier à la situation et à négocier des accords avec les États appropriés en ce qui concerne l'assistance à apporter au cours des opérations de recherches et de sauvetage.

APPENDICE I

Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire

L'Assemblée,

Considérant que l'espace aérien est une ressource commune à l'aviation civile et à l'aviation militaire, et étant donné que nombre d'installations et services de navigation aérienne sont fournis et utilisés par l'aviation civile et l'aviation militaire,

Considérant que le Préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que les signataires sont « convenus de certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale

puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique »,

Considérant qu'aux termes de son article 3, alinéa a), « La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État » et qu'aux termes de son article 3, alinéa d), les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État,

Reconnaissant que le trafic aérien civil croissant et le trafic aérien militaire axé sur la mission tireraient grandement avantage d'une utilisation plus souple de l'espace aérien utilisé à des fins militaires et que des solutions satisfaisantes au problème d'un accès concerté à l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

Considérant que l'utilisation souple de l'espace aérien par le trafic aérien civil et militaire peut être considérée comme le but ultime, l'amélioration de la coordination et de la coopération civilo-militaires offre une méthode immédiate de gestion plus efficace de l'espace aérien,

Rappelant que le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI prévoit que tout l'espace aérien devrait être une ressource utilisable, que toute restriction de l'utilisation de tout volume particulier de l'espace aérien devrait être considérée comme temporaire et que tout l'espace aérien devrait être géré avec souplesse,

Considérant que l'application d'un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) comporte de nombreux avantages, notamment une plus grande capacité de l'espace aérien, des économies de coûts et une réduction de l'impact sur l'environnement, l'application d'un RVSM ne peut se faire que si l'aéronef a la capacité de respecter les exigences en matière de performances de maintien d'altitude, une capacité à laquelle même des modifications mineures de la cellule peuvent nuire,

Décide :

1. que l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile et à répondre aux besoins de la circulation aérienne militaire ;
2. que les règlements et procédures établis par les États membres pour régir les vols de leurs aéronefs d'État au-dessus de la haute mer devront garantir que ces vols ne compromettent pas la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale et que, dans la mesure du possible, ces vols devront être effectués conformément aux règles de l'air figurant dans l'Annexe 2 ;
3. que le Secrétaire général fournira des directives sur les meilleures pratiques en matière de coordination et de coopération civilo-militaires ;
4. que les États membres pourront inclure s'il y a lieu des représentants des autorités militaires dans leurs délégations aux réunions de l'OACI ;
5. que l'OACI sert de tribune internationale jouant un rôle dans la facilitation d'une coopération et d'une collaboration civilo-militaires améliorées ainsi que dans la communication des meilleures pratiques, et pour assurer les activités de suivi nécessaires qui tirent parti du succès du Forum de gestion du trafic aérien mondial sur la coopération civile/militaire (2009), avec l'appui des partenaires civilo-militaires.

Règles pratiques

1. Les États membres devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination et la coopération entre leurs services de la circulation aérienne civile et militaire afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés au § 1 du dispositif.
2. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du § 2 du dispositif, l'État intéressé devrait étudier la question en liaison avec tous les États chargés d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans la région considérée.
3. Les États membres devraient réexaminer les pratiques existantes afin de veiller à ce que la certification des aéronefs d'État qui permet de les exploiter dans l'espace aérien à minimum de séparation verticale réduit (RVSM) soit effectuée en conformité avec les exigences en matière de performances de maintien d'altitude, ou d'une manière équivalente à celles-ci, et tienne compte de toute modification ultérieure de la cellule. En outre, dans toute la mesure du possible, les États membres devraient faciliter la participation des aéronefs d'État concernés aux programmes de surveillance technique du maintien d'altitude, pour s'assurer de la conformité constante à ces exigences en matière de performances, afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés aux § 1 et 2 du dispositif.
4. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination et de la coopération de l'utilisation de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire figure, s'il y a lieu, à l'ordre du jour des réunions à l'échelon division et des réunions régionales conformément aux § 3, 4 et 5 du dispositif ci-dessus.

APPENDICE J

Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

L'Assemblée,

Considérant que des améliorations majeures des caractéristiques physiques des aérodromes sont nécessaires en de nombreux emplacements,

Considérant que dans certains cas ces améliorations entraîneront des dépenses considérables et qu'il serait inopportun de prévoir de tels travaux sans tenir compte de l'évolution ultérieure,

Considérant que les États et les autorités aéroportuaires continueront à avoir besoin de connaître les tendances générales que les générations suivantes d'avions entraîneront très probablement pour les spécifications relatives aux aérodromes,

Considérant que de nombreux problèmes graves pourraient être évités si les spécifications d'utilisation des nouveaux avions étaient de nature à permettre d'exploiter ces avions économiquement sans imposer de nouvelles exigences en ce qui concerne les caractéristiques physiques des aérodromes,

Considérant que l'exploitation d'aérodromes présente de nombreux avantages, mais qu'à certains emplacements les facteurs environnementaux ont imposé des restrictions à l'exploitation des avions, et qu'étant donné les problèmes de capacité qui se posent dans le monde entier, il faudrait tenir compte de la mise en service de nouveaux aéronefs moins bruyants,

Considérant que malgré la tendance croissante à l'exploitation des aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome n'en reste pas moins entière,

Considérant que la certification des aérodromes est un moyen essentiel pour assurer la sécurité et améliorer l'efficience, et que les résultats des audits du Programme universel (OACI) d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) indiquent que le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodromes, notamment les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), n'est pas encore optimal,

Décide :

1. que l'OACI devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement et avec le minimum de perturbations pour l'environnement à partir des aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États devraient prendre les mesures nécessaires, notamment l'allocation de ressources adéquates, afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodromes, y compris les SGS dans les aérodromes ;
4. que les États devraient mettre davantage l'accent sur la gestion de l'exploitation des aérodromes, une haute priorité étant accordée à la sécurité des pistes.

Règles pratiques

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au § 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité et d'efficience, le Conseil devrait :
 - a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
 - b) mettre au point des procédures pour la gestion de l'exploitation des aérodromes ;
 - c) tenir les États membres au courant de l'évolution de la situation.
2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au § 2 du dispositif.

APPENDICE K

Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol

L'Assemblée,

Considérant que des conditions d'emploi qui ne sont pas en rapport avec les qualifications et les fonctions du personnel des services aéronautiques au sol constituent une cause majeure des difficultés éprouvées pour recruter du personnel bien qualifié et garder ce personnel, une fois sa formation terminée,

Considérant que ces difficultés empêchent une mise en application satisfaisante des plans régionaux, des SARP et des PANS,

Décide que les États devraient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les conditions d'emploi du personnel des services aéronautiques au sol soient en rapport avec les qualifications exigées et avec les fonctions remplies par ce personnel.

APPENDICE L

Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la participation technique des États membres est indispensable pour faire avancer de façon satisfaisante les travaux techniques de l'OACI,

Considérant qu'il se révèle de temps à autre difficile d'obtenir une participation prompte et satisfaisante des États membres aux travaux techniques de l'OACI,

Considérant qu'il est nécessaire d'obtenir de cette participation le maximum de résultats, sans imposer de charges inutiles aux États membres et à l'OACI,

Décide que les États membres devront apporter une participation technique efficace aux travaux techniques de l'OACI.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États membres aux travaux techniques de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'OACI et les États membres.

2. Chaque État membre devrait, dans la mesure où il jugera être à même de le faire :

- a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;
- b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne soit des propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;
- c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
- d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'OACI ;
- e) aider l'OACI dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

APPENDICE M

Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

L'Assemblée,

Considérant qu'il continue d'être nécessaire d'apporter une assistance efficace aux États membres dans la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS,

Considérant qu'il importe d'employer efficacement le secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux pour apporter une assistance aux États membres dans leurs problèmes de mise en application,

Considérant qu'il importe que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux, pour la bonne exécution de leur tâche, soient en mesure de conserver leur compétence technique et soient tenus bien au courant des derniers progrès dans leur spécialité particulière,

Décide :

1. que les ressources du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devront être efficacement déployées afin d'apporter la meilleure assistance possible aux États membres dans la solution de leurs problèmes relatifs aux activités de surveillance continue et à la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS ;
2. que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de conserver leur compétence technique et de se tenir bien au courant des derniers développements techniques.

Règles pratiques

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États membres pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.
2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.
3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à certaines réunions techniques, en visitant des organisations de recherche et développement, en assistant à des essais d'application, et en évaluant du matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'OACI et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

APPENDICE N

Coopération entre États membres dans les enquêtes sur les accidents d'aviation

L'Assemblée,

Considérant qu'il incombe à l'État d'occurrence d'ouvrir une enquête sur les circonstances d'un accident, conformément à l'article 26 de la Convention,

Considérant que, du fait du perfectionnement et de la complexité croissante des avions modernes, la conduite d'une enquête sur un accident peut exiger la participation d'experts spécialisés dans un grand nombre de domaines techniques et opérationnels particuliers et l'accès à des installations spécialement équipées pour les enquêtes,

Considérant que de nombreux États membres ne disposent ni des experts techniques et opérationnels ni des installations appropriées visées ci-dessus,

Considérant qu'il est indispensable pour la sécurité des vols et la prévention des accidents que ceux-ci fassent l'objet d'enquêtes et de rapports minutieux, et qu'il ne faudrait pas que des considérations de coûts nuisent à l'efficacité des enquêtes,

Considérant que le coût de la récupération des épaves et des enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation risque de grever lourdement les ressources de l'État d'occurrence,

Ayant présente à l'esprit la publication du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI,

Décide de recommander que les États membres coopèrent aux enquêtes sur les accidents d'aviation, en particulier sur les accidents qui sont d'une nature telle que lesdites enquêtes exigent des experts et des installations techniques d'un haut niveau de spécialisation et que, à cette fin, dans la mesure du possible, et entre autres mesures, les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents :

- a) fournissent, à la demande d'autres États membres, l'assistance d'experts et les installations requises pour les enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ;
- b) permettent aux États membres qui souhaitent acquérir de l'expérience dans ce domaine d'assister à des enquêtes relatives à des accidents d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

Règles pratiques

1. Les États membres sont encouragés à appuyer l'organisation d'ateliers régionaux concernant les enquêtes sur les accidents en vue d'échanger des renseignements sur la législation et les procédures de chaque État en matière d'enquête, sur le partage des connaissances et de l'expertise en gestion et techniques d'enquête, sur la disponibilité d'experts et d'installations et sur les pratiques visant à résoudre les difficultés éprouvées au cours des enquêtes.

2. Les États membres devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.

3. Les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents sont encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR PLUS qui dispense une formation fondée sur la compétence normalisée sur le plan international.

4. Les États membres sont encouragés à se reporter au modèle de Protocole d'accord élaboré par l'OACI en 2007 à l'intention des États, pour encourager une coopération mutuelle durant les enquêtes sur des accidents ou des incidents graves d'aviation. Le modèle de Protocole d'accord est affiché sur le site web public de l'OACI.

5. Les États membres sont encouragés à prendre connaissance, si besoin est, du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI qui donne des orientations sur la manière d'établir et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents dans une région ou une sous-région.

APPENDICE O

Performances humaines

L'Assemblée,

Considérant qu'au nombre des buts et objectifs que lui assigne la Convention de Chicago, l'OACI doit contribuer au développement du transport aérien international « [...] de manière à [...] promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale »,

Considérant que l'on sait que les performances humaines, en tant qu'elles sont influencées par les capacités et contraintes physiologiques et cognitives, contribuent sensiblement aux résultats d'ensemble en matière de sécurité de l'aviation,

Considérant que l'on sait que les bénéfices en matière de sécurité et d'efficacité associés aux nouveaux systèmes, technologies et procédures ne peuvent être réalisés que lorsqu'ils sont conçus pour renforcer les performances des individus qui utilisent ces derniers,

Considérant que l'on sait que la mise en œuvre des systèmes futurs de l'aviation entraînera des changements dans le rôle des professionnels de l'aviation qui devront travailler dans des équipes pluridisciplinaires afin d'appuyer une prise de décision collaborative,

Décide que :

1. Les États membres veillent à l'insertion de considérations sur les performances humaines dans la planification, la conception et la mise en œuvre des nouveaux systèmes, processus et technologies, dans le cadre d'une approche de gestion de la sécurité ;

2. Les États membres encouragent et facilitent l'insertion d'éléments relatifs aux performances humaines dans les programmes de formation basés sur les compétences tout au long de la carrière d'un professionnel ;

3. Les États membres incluent des stratégies qui favorisent des performances opérationnelles sûres, cohérentes, efficaces et efficientes de l'individu et dans les équipes d'individus aux fins des priorités en matière de sécurité ;

4. Les États membres et l'OACI devraient promouvoir la sécurité dans un environnement de poste de pilotage de plus en plus numérique en s'attaquant aux incidences des systèmes à forte intensité de données sur les performances humaines, par les mesures ci-après :

- a) encourager, pour les systèmes et interfaces du poste de pilotage, des principes de conception centrés sur l'humain qui atténuent la surcharge d'informations et préviennent la fatigue cognitive ;
- b) veiller à ce que les cadres de formation et de compétences des pilotes, notamment la formation fondée sur des données probantes, intègrent les compétences nécessaires pour gérer efficacement les informations numériques complexes et atténuer les risques liés à l'automatisation ;
- c) encourager l'intégration des risques liés à l'interaction humain-machine et à la charge cognitive dans les programmes nationaux de sécurité (PNS) et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des exploitants.

Promotion de la santé et du bien-être mental

24.13 La Commission a examiné la note A42-WP/167, présentée par l'Australie et le Canada avec l'appui de la Nouvelle-Zélande, et la note A42-WP/334, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA). La Commission a mesuré l'importance de la mise en œuvre de programmes de soutien entre pairs (PSP) pour les titulaires d'une licence aéronautique et les professionnels exerçant des fonctions cruciales pour la sécurité, et a encouragé la collaboration entre tous les acteurs des secteurs nationaux de l'aviation pour que de tels programmes soient mis en œuvre, tout en conseillant de ne pas lier les PSP à la certification médicale. Elle a aussi pris note des travaux menés par les groupes d'experts compétents de l'OACI en vue d'inclure des éléments indicatifs sur les PSP dans la version révisée du *Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation* (Doc 9654) et dans un nouveau manuel à venir sur la promotion de la santé et le bien-être mental, qui devraient tous deux être publiés en 2026. Elle est convenue que les notes de travail devraient être renvoyées aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.14 La Commission a examiné la note A42-WP/232, présentée par l'Australie avec l'appui de la Nouvelle-Zélande, a reconnu l'intérêt de la prise en compte des activités nationales de prévention dans les examens médicaux de l'aviation, et a encouragé l'élaboration d'amendements des SARP de l'OACI visant à soutenir la promotion de la santé, les activités de prévention et le dépistage des problèmes médicaux intéressant la sécurité. Elle a aussi pris note du nouveau manuel à venir de l'OACI sur la promotion de la santé et le bien-être mental, qui contiendra des éléments indicatifs pertinents sur la prise en compte des activités de prévention et du dépistage des problèmes médicaux intéressant la sécurité. Elle est convenue que la note de travail devrait être renvoyée aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.15 La Commission a examiné la note A42-WP/403, présentée par le Kazakhstan, et a mesuré l'importance de la santé mentale du personnel chargé de fonctions de sûreté aéronautique cruciales pour le maintien de l'efficacité de la sûreté en aviation. Elle a en outre appuyé l'élaboration d'orientations globales sur l'évaluation des risques liés à la santé mentale par les groupes d'experts compétents, tout en prenant note qu'il n'y aurait pas d'obligation de confier la réalisation des examens psychologiques ou de l'évaluation de la santé mentale à des médecins examinateurs de l'aviation.

Gestion des risques et prise de décision fondées sur des données en médecine aéronautique

24.16 La Commission a examiné la note A42-WP/291, présentée par le Canada avec l'appui de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni. La note demande que les groupes d'experts compétents définissent et collectent un ensemble de bases de données essentielles relatives à la délivrance de licences aux pilotes et à l'évaluation de leur aptitude physique et mentale, afin de favoriser la prise de décision fondée sur des données probantes dans le cadre de l'élaboration des SARP de l'OACI. Elle a souscrit à la note et encouragé les États membres à participer à la collecte et à la présentation de données normalisées, en conformité avec les exigences nationales applicables, aux fins de l'amélioration de la qualité et de l'analyse des données, pour faire en sorte que les amendements des SARP de l'OACI soient fondés sur des données probantes. Elle est convenue que la note de travail devrait être renvoyée aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.17 La Commission a examiné la note A42-WP/344, présentée par le Kazakhstan, qui propose l'élaboration d'un cadre ou d'éléments indicatifs mondiaux pour la gestion des urgences médicales en vol concernant des passagers. Consciente des travaux en cours des groupes d'experts compétents et de la nécessité de disposer de données fiables, la Commission est convenue de renvoyer cette note aux groupes d'experts compétents.

24.18 La Commission a examiné la note A42-WP/383, présentée par la Chine, qui constate le développement rapide du secteur de l'aviation et la nécessité d'adopter pour l'aviation un système multidisciplinaire de gestion complète de la santé fondé sur les risques et sur les principes du système de gestion de la sécurité. La Commission a appuyé l'élaboration d'orientations destinées à aider les États membres et les parties prenantes de l'aviation à mettre en œuvre un tel système et à évaluer l'efficacité de la gestion de la santé en aviation. Elle a aussi rappelé le paragraphe 5 du dispositif de la résolution A41-12 de l'Assemblée, qui porte sur l'élaboration d'un plan de gestion de la santé en aviation.

24.19 La Commission a examiné la note A42-WP/349, présentée par l'IATA, qui proposait de porter à 67 ans la limite d'âge des pilotes en équipage multiple du transport aérien commercial, à condition que l'autre pilote ait moins de 65 ans. Elle a appuyé la poursuite des travaux sur les limites d'âge des pilotes et a reconnu que les connaissances médicales actuelles ne sont pas concluantes en ce qui a trait à l'augmentation de la limite d'âge supérieure. Elle a pris acte des diverses pratiques et possibilités des États, des difficultés concernant les données et des carences constatées dans l'enquête sur la limite d'âge, qui ont été examinées à la Commission de navigation aérienne. Les travaux en cours à l'OACI ayant trait à l'harmonisation de la collecte et de l'analyse des données ont aussi été notés. La Commission a appuyé dans une large mesure les efforts visant à renforcer la production et la collecte de données, ainsi que le renforcement du système médical de l'aviation en conformité avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, et d'une manière qui permet d'envisager en connaissance de cause une augmentation future de la limite d'âge. Elle a de plus prié instamment les États et les acteurs de l'aviation à aider l'OACI dans ces activités et est convenue que la note de travail devrait être renvoyée aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.20 Il a été pris note des notes d'information fournies par la Chine (A42-WP/597), l'Inde (A42-WP/214), les Émirats arabes unis (A42-WP/613) et l'ITF (A42-WP/501).

Marchandises dangereuses et gestion de la sécurité

24.21 La Commission a examiné la note A42-WP/251, présentée par la République de Corée, qui insistait sur la nécessité d'un effort mondial pour gérer l'augmentation des risques d'incendie liés à la présence de piles au lithium dans les cabines d'aéronef. La note mettait en évidence les modifications réglementaires apportées par l'État à la suite d'un incendie dans une cabine, probablement causé par l'emballement thermique d'une pile au lithium, incendie qui a entraîné la perte de l'aéronef. La Commission a appuyé les mesures décrites dans la note et est convenue de la nécessité d'une harmonisation mondiale des dispositions. Elle a reconnu qu'il était important de concilier la nécessité d'une intervention rapide pour faire face aux risques de sécurité avec la nécessité d'une coordination opportune entre les États pour favoriser l'harmonisation des modifications réglementaires. Elle a également reconnu l'importance d'une bonne formation des équipages sur les interventions en cas d'incident concernant des piles au lithium. Elle a pris note que des groupes d'experts travaillaient sur les questions soulevées et noté que leur attention serait appelée sur la note de travail.

24.22 La Commission a examiné la note A42-WP/259, sur la culture positive de la sécurité, présentée par Oman, Singapour, la Bolivie (État plurinational de), l'IFALPA, l'ITF et la CANSO, avec le parrainage de la République dominicaine, de l'ACI, de l'IFATCA, de l'IAC, de l'IATA et de l'ICCAIA. Le Secrétariat a noté que le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) contient un chapitre sur la culture de la sécurité, qui fait actuellement l'objet d'améliorations en vue de la cinquième édition, à paraître. Le Secrétariat a aussi souligné que le site web consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (www.icao.int/SMI), lancé en 2018, facilite le partage d'exemples pratiques, et il a invité les États et les parties prenantes du secteur à continuer de partager leurs meilleures pratiques avec le reste de la communauté. Les activités de renforcement des capacités, comme la formation, sont mises à jour afin de tenir compte des éléments indicatifs les plus récents, selon la disponibilité des ressources. La Commission a appuyé les mesures présentées dans la note, en mettant plus particulièrement l'accent sur l'importance d'un engagement fort, soutenu et manifeste de la part des hauts responsables et d'activités de renforcement des capacités pour favoriser une culture positive de la sécurité. Des exemples d'outils et d'orientations sur ce sujet ont été mis en lumière qui sont susceptibles d'aider à l'élaboration d'orientations enrichies de l'OACI. Elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.23 Il est pris note des notes d'information fournies par l'Arabie saoudite (A42-WP/84 et A42-WP/221), le Bangladesh (A42-WP/523), la Bolivie (État plurinational de) (A42-WP/342), la Chine (A42-WP/193 et 624), le Pérou, avec l'appui des États membres de la CLAC⁵ (A42-WP/418), et le Venezuela (République bolivarienne du), avec le parrainage des États membres de la CLAC⁶ (A42-WP/273 et A42-WP/352).

⁵ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

⁶ Belize, Bolivie, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay et Uruguay.

Délivrance de licences et formation

24.24 La Commission a examiné la note A42-WP/187, présentée par les Émirats arabes unis, dans laquelle on a plaidé en faveur des licences du personnel délivrées par voie électronique pour une validation transfrontières plus efficace et plus sécurisée des priviléges associés aux professionnels de l'aviation ; et la note A42-WP/261, révision n° 1, présentée par le Brésil, qui a mis en avant les implications et les éléments à prendre en considération pour établir un système de délivrance de licences entièrement numérisé. La Commission, notant les travaux en cours dans l'Organisation, a largement souscrit à la numérisation des licences, documents et certificats d'aviation. Elle a recommandé la prudence en ce qui a trait à la numérisation des documents de l'aviation et aux bases de données interconnectées, faisant valoir les risques pour la sécurité et la confidentialité des données, et est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.25 La Commission a examiné la note A42-WP/220, présentée par le Costa Rica au nom des États membres de la COCESNA⁷, dans laquelle on recommandait la mise sur pied et l'application d'une procédure pour la validation automatique des licences de pilote de ligne dans les États membres de la COCESNA et l'élaboration d'éléments indicatifs connexes. La Commission a noté que des activités de soutien de la mise en œuvre supplémentaires menées par l'OACI seraient bénéfiques. Elle a pris note de la nécessité du maintien de la souplesse par l'État dans le processus de validation automatique. Elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.26 La Commission a examiné la note A42-WP/311, présentée par le Kazakhstan, dans laquelle on recommandait l'élaboration de bases de données communes de questions d'examen pour les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) et les techniciens/mécaniciens de maintenance d'aéronef (AME). Elle a noté que la méthode de démonstration des connaissances relève de la responsabilité de l'État. Elle a estimé qu'il était nécessaire de faire preuve de souplesse dans l'examen des connaissances du personnel aéronautique afin de permettre la prise en compte de considérations nationales et régionales spécifiques. La Commission est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour examen.

24.27 La Commission a examiné la note A42-WP/318, présentée par le Kazakhstan, qui recommandait l'élaboration d'orientations mondiales sur les évaluations psychométriques normalisées pour les besoins de la délivrance de licences aux pilotes, et la note A42-WP/417, présentée par l'Argentine, dans laquelle il était proposé d'optimiser les processus de sélection des contrôleurs de la circulation aérienne, sur la base de recherches récentes. La Commission a noté que l'examen des dispositions en matière de formation et de délivrance de licences ainsi que des orientations concernant ces personnels est inscrit au programme des travaux de l'Organisation. Elle s'est dite préoccupée par le recours à l'évaluation des traits de personnalité, en raison de sa subjectivité, en l'absence de lien clair avec les compétences nécessaires, et sachant qu'une telle évaluation dépendrait de plusieurs facteurs. Elle est donc convenue de porter la teneur de ces notes de travail à l'attention des groupes d'experts compétents.

24.28 La Commission a examiné la note A42-WP/327, présentée par le Kazakhstan, qui recommandait l'élaboration de normes et de spécifications techniques mondiales pour les systèmes de vérification interopérables des certificats du personnel de l'aviation. La Commission est convenue en principe d'une protection appropriée des données personnelles présentes dans les bases de données interconnectées, mais a appelé à la prudence face à ce sujet, et elle a exprimé des préoccupations quant aux ressources nécessaires à la mise en œuvre de tels systèmes. La nécessité d'une mise en œuvre progressive

⁷ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

a aussi été soulignée. La Commission a noté les efforts soutenus déployés par l’Organisation et est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d’experts compétents pour examen.

Vols et maintenance

24.29 La Commission a examiné la note A42-WP/228, présentée par la Commission africaine de l’aviation civile (CAFAC) au nom des États africains⁸, a constaté le travail constant de l’OACI en matière de reconnaissance mutuelle et la réduction des activités de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO), et a appelé à des efforts accélérés en faveur de l’élaboration d’orientations harmonisées afin d’alléger la charge réglementaire sans compromettre la sécurité. La nécessité de périodes de transition appropriées pour quelque changement que ce soit a aussi été mise en évidence. Notant les travaux actuels, elle a exprimé son soutien et est convenue de renvoyer le contenu de la note aux groupes d’experts compétents.

24.30 La Commission a examiné la note A42-WP/297, présentée par le Kazakhstan, dans laquelle on soulignait que l’OACI devait mettre à jour et moderniser les règlements sur la navigabilité pour suivre le rythme des nouvelles technologies aéronautiques comme les aéronefs électriques à atterrissage et décollage verticaux (aéronefs ADAVe), les systèmes fondés sur l’intelligence artificielle (IA) et les services de vol sur demande. Elle a noté l’appel en faveur de processus de certification souples et de modèles de supervision en temps réel, appuyés par la collaboration entre les organismes de réglementation (SMO), le secteur, le milieu universitaire et les organismes de normalisation, afin de veiller à une intégration sûre et efficace des plateformes d’aviation de la prochaine génération. La Commission a aussi noté les travaux effectués actuellement par l’OACI concernant les aéronefs qui ne sont pas classés en vertu de l’Annexe 7 – *Marques de nationalité et d’immatriculation des aéronefs* et est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d’experts compétents pour un examen plus approfondi.

24.31 La Commission a examiné la note A42-WP/85, présentée par l’Arabie saoudite, qui mettait en avant la nécessité d’harmoniser les documents de l’OACI concernant les conventions de désignation et de la présentation des minimums s’agissant des cartes d’approche relatives aux systèmes d’atterrissement aux instruments (ILS) pour les opérations de catégories II et III (CAT II/III). Elle a noté que des incohérences ont mené à des pratiques de mise en œuvre variables dans les États, ce qui peut influer sur la clarté opérationnelle, l’usabilité des cartes et la sécurité. La Commission est convenue de renvoyer la proposition de suite à donner au Conseil pour un examen plus approfondi tenant compte des priorités existantes financées par le budget 2026-2028 et des contributions extrabudgétaires.

24.32 La Commission a examiné la note A42-WP/442, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du), dans laquelle l’impact des changements climatiques et les défis qui se présentent à la navigation aérienne mondiale ont été mis en exergue, soulignant l’importance d’adapter et d’appliquer des stratégies durables. Notant que les critères énoncés dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168), volume II - *Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments* représentent les corrections en fonction de la température et du vent dans les procédures Baro V-NAV, la Commission est convenue que le contenu de la note de travail devrait être envoyé au groupe d’experts compétent pour examen.

⁸ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

24.33 La Commission a examiné la note A42-WP/465, présentée par la République dominicaine, sur l'utilisation des transitions en complément des arrivées normalisées aux instruments dans les PANS-OPS (Doc 8168), volume II. Elle a pris note des travaux que mène actuellement l'OACI à cet égard et est convenue de renvoyer les questions soulevées par la note au groupe d'experts compétent pour un examen plus approfondi.

24.34 Il est pris acte des notes d'information présentées par El Salvador au nom des États membres de la COCESNA⁹ (A42-WP/457), l'Inde (A42-WP/216 et A42-WP/534), l'IFALDA (A42-WP/621), l'IFALPA, l'ITF et l'IFATCA (A42-WP/521), et l'IFATSEA (A42-WP/455).

Gestion de la circulation aérienne (ATM) et recherches et sauvetage (SAR)

24.35 La Commission a examiné la note A42-WP/188, présentée par le Japon avec le parrainage des États-Unis, dans laquelle on présentait les avantages de la conception de la route aérienne du Pacifique Nord et les problèmes de connectivité de la liaison de données qui ont des répercussions sur la fiabilité de la norme de séparation latérale de 23 NM. Elle est consciente de l'importance de la fiabilité des services de liaison de données pour l'application sûre et étendue des normes de séparation réduite, ainsi que des avantages de procédures d'intervention harmonisées à l'échelle mondiale en cas de futures interruptions de la liaison de données. Elle est convenue de renvoyer la proposition de suite à donner au Conseil pour un examen plus approfondi tenant compte des priorités existantes financées par le budget 2026-2028 et des contributions extrabudgétaires.

24.36 La Commission a examiné la note A42-WP/18, présentée par Oman et les Émirats arabes unis, qui a souligné la nécessité d'une stratégie mondiale et globale pour l'optimisation de l'espace aérien transrégional situé au-dessus de la haute mer afin d'améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité. Constatant l'urgence de l'optimisation de l'espace aérien transrégional, la Commission a invité les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à collaborer au niveau transrégional et à échanger activement des données. Elle a aussi encouragé la mise sur pied d'équipes spéciales conjointes transrégionales dans le cadre des PIRG afin d'accélérer et de faciliter la mise en œuvre de projets d'optimisation de l'espace aérien comme les espaces aériens avec libre choix de routes (FRA), les vols en itinéraire direct et le Projet 30/10.

24.37 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/225, présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres¹⁰ et des autres États membres¹¹ de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et par EUROCONTROL, qui a mis en avant la nécessité d'une approche plus dynamique, rentable et adaptable de la modernisation de la gestion de la circulation aérienne (ATM). Elle a constaté qu'une architecture orientée service (SOA) moderne et fondée sur les données offre des perspectives prometteuses pour accélérer l'innovation dans la prestation de services ATM et a considéré qu'il serait judicieux d'utiliser le cadre existant en matière d'innovation pour l'élaborer. Prenant acte de l'examen en cours consacré à l'évolution de la gestion de la prestation de services ATM, entrepris dans le cadre de la mise à jour du *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854), elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi, pour prendre en

⁹ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

¹⁰ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

¹¹ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

compte le nouveau modèle proposé de service ATM dans une édition future du GANP ainsi que dans le Doc 9854.

24.38 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/336, présentée par l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA, qui soulignait la nécessité d'une mise en œuvre mondiale harmonisée et uniforme des services FF-ICE (vols et flux de trafic - Informations pour un environnement collaboratif). Elle a réitéré l'importance d'une approche harmonisée à l'échelle mondiale pour la mise en œuvre de ces services et noté que la deuxième édition à venir du *Manuel sur le vol et le flux de trafic aérien — Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE)* (Doc 9965) facilitera l'harmonisation. Elle a aussi appuyé l'élaboration d'une feuille de route FF-ICE complète, comprenant des éléments habilitants tels que la SWIM, ainsi que la fourniture de renseignements sur les contraintes d'espace aérien applicables et d'informations météorologiques numériques détaillées. Notant les travaux que mène actuellement l'OACI concernant la recommandation 3.2/2 de la Conférence AN-Conf/14 — *Transition aux services FF-ICE et abandon du plan de vol 2012*, la Commission est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

24.39 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/400, présentée par la Jordanie au nom des États membres de l'OAAC¹², concernant la position des États arabes relative à l'étude de faisabilité sur l'établissement d'un programme de l'OACI visant à évaluer l'efficacité de la navigation aérienne. Elle a rappelé que le programme avait pour but d'aider les États à déterminer l'efficacité de leur système de navigation aérienne conformément aux dispositions en vigueur de l'OACI et que la collaboration avec les prestataires de services s'effectuait par l'intermédiaire des autorités compétentes des États. Elle a également rappelé que la portée, le format et les modalités du programme restaient soumis à l'étude de faisabilité, comme indiqué dans la recommandation 3.1/2 de la Conférence AN-Conf/14 et dans la section correspondante du rapport de la Conférence. Elle a noté que la mise en œuvre de cette recommandation avait été approuvée, sous réserve de la disponibilité de ressources extra budgétaires. La Commission, tout en prenant acte des préoccupations soulevées et des défis liés à l'établissement potentiel d'un programme d'audit mondial de l'efficacité de la navigation aérienne, a réitéré la nécessité d'un programme pour aider les États, sur demande, à évaluer l'efficacité et la performance de leurs systèmes de navigation aérienne.

24.40 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/197, présentée par les Émirats arabes unis, qui a mis en évidence les difficultés que posent les interventions d'urgence transfrontalières en temps opportun et l'incidence des accords écrits en matière de recherches et sauvetage sur ces interventions. Elle a pris acte des défis auxquels sont confrontés certains États dans la conclusion d'accords en matière de recherches et sauvetage (SAR) et noté que cette question entrait dans le cadre du programme de travail existant de l'OACI et qu'elle était traitée dans la prochaine édition du *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)* (Doc 9731). La Commission est convenue de la nécessité d'un examen des éléments de preuve requis lors de l'évaluation de la mise en œuvre effective concernant la coordination entre les organisations de recherches et sauvetage dans le cadre des activités de l'USOAP CMA.

24.41 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/331, présentée par le Système international de satellites pour les recherches et le sauvetage (Programme international Cospas-Sarsat), avec le parrainage du Kenya et de l'Arabie saoudite, qui a mis en exergue les différences entre les balises de détresse (ELT) traditionnelles et les nouveaux émetteurs de localisation d'urgence pour le suivi en situation de détresse [ELT(DT)]. Face à la surcharge que pourrait générer l'activation par inadvertance des émetteurs ELT(DT), elle a exhorté les États membres à atténuer les activations de ces balises non liées à la détresse

¹² Algérie, Arabie saoudite, Bahréïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

d'aéronefs en vol grâce aux efforts coordonnés des autorités de l'aviation civile, des exploitants de compagnies aériennes, des constructeurs d'aéronefs et des installations de maintenance.

24.42 La Commission a examiné la note A42-WP/494, présentée par Cuba avec l'appui des États membres de la CLAC¹³, qui met en avant l'avantage qu'il y aurait à instaurer, comme mesure visant à atténuer les risques de collision en vol (MAC), une obligation de communiquer l'état de fonctionnement du système anticollision embarqué (ACAS). Tout en reconnaissant l'avantage potentiel pour la sécurité apporté par une conscience de la situation renforcée grâce à des informations sur l'état de fonctionnement de l'ACAS, la Commission a exprimé des réserves quant à l'élaboration de dispositions mondiales en l'absence de besoin opérationnel clairement défini, et elle a constaté que le fardeau des contrôleurs de la circulation aérienne et des équipages de conduite pouvait s'en trouvait alourdi. Elle est convenue de renvoyer au Conseil les mesures proposées dans les suites à donner en vue d'un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2026-2028 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

Activités de transport spatial

24.43 En ce qui concerne l'intégration, en toute sécurité, des activités de transport spatial dans l'espace aérien, la Commission a examiné la note de travail A42-WP/443, présentée par Cuba, avec l'appui des États membres de la CLAC¹⁴ ; la note de travail A42-WP/351, présentée par le Chili, avec l'appui de 18 États membres de la CLAC¹⁵ ; la note de travail A42-WP/226, présentée par le Danemark au nom de l'UE et de ses États membres¹⁶, des autres États membres de la CEAC¹⁷, et par EUROCONTROL ; et la note A42-WP/289, présentée par les États-Unis.

24.44 La Commission, tout en étant consciente de l'augmentation de la fréquence et de l'ampleur du trafic lié aux activités de transport spatial (STO), a noté que la question était comprise dans le périmètre de l'actuel programme des travaux de l'OACI. Elle a demandé à l'Organisation d'accélérer la mise en œuvre de la recommandation 3.1/6 – *Assurer l'intégration sûre des activités de transport spatial dans le système de l'espace aérien* de la Conférence AN-Conf/14, et l'a invitée à envisager de réunir une équipe de travail spéciale pour atteindre l'objectif. Elle a fait bon accueil à la mise à jour du protocole d'entente entre le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies et l'OACI visant à tenir compte des nouveaux domaines de coopération conjointe, en particulier pour ce qui concerne la coordination de l'intégration des activités spatiales dans l'espace aérien, et a pris acte des initiatives prises par le Bureau des affaires spatiales de l'ONU.

24.45 La Commission a rappelé que la Conférence AN-Conf/14 avait déterminé que « les véhicules spatiaux ne répondent pas à la définition d'un « aéronef » et que, par conséquent, l'intégration de ces opérations dans l'espace aérien devrait faire l'objet de travaux distincts à l'OACI. » (cf. *Quatorzième*

¹³ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁴ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁵ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

¹⁶ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

¹⁷ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14, Doc 10209, § 3.14). Elle a encouragé les États à s’engager dans des efforts bilatéraux et, lorsque cela convient, multilatéraux, afin de renforcer la sécurité de l’intégration des activités de transport spatial dans l’espace aérien, et elle a réitéré l’importance continue pour l’OACI de collaborer avec d’autres entités compétentes des Nations Unies sur la question.

24.46 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/82, présentée par les Émirats arabes unis, qui met en évidence les problèmes que posent les débris spatiaux pour l’aviation. Tout en reconnaissant l’importance d’améliorer la qualité et la fiabilité des informations sur les débris spatiaux, elle a exprimé une préoccupation concernant l’élaboration prématuée de procédures pour la gestion de l’espace aérien et les interventions en cas d’événement de rentrée de haute incertitude. Elle s’est félicitée de l’appel lancé dans la note aux États membres les invitant à partager leurs expériences et leurs meilleures pratiques en matière de rentrée de débris spatiaux.

24.47 La Commission a pris acte des notes d’information concernant l’ATM, les SAR et les STO présentées par l’Arabie saoudite (A42-WP/94, A42-WP/106 et A42-WP/213), la Chine (A42-WP/159, révision n° 1, et A42-WP/626), la Colombie (A42-WP/428), les États-Unis (A42-WP/615 et A42-WP/617), l’Inde (A42-WP/326), Oman (A42-WP/60 et A42-WP/63, révision n° 1), la République dominicaine (A42-WP/238, A42-WP/284 et A42-WP/426), la Turquie (A42-WP/628) et l’IFALDA (A42-WP/623).

Opérations d’aérodrome et surfaces de limitation d’obstacles

24.48 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/135, présentée par la Chine, qui a plaidé pour la mise en place d’une gestion totale des aéroports (TAM) fondée sur une approche globale de la gestion des vols, des passagers, des bagages et du transport terrestre qui intègre les processus opérationnels propres à l’aérodrome, à l’aérogare et au centre de transport terrestre. Elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d’experts compétents en vue d’un examen plus approfondi.

24.49 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/231, présentée par la Chine, avec le parrainage de l’Égypte, qui a demandé que des éléments indicatifs et des SARP soient élaborés afin d’assurer la gestion de la qualité des SAF, qui constituent un moyen de plus en plus important de réaliser des économies d’énergie, de réduire les émissions de carbone et d’œuvrer au développement vert de l’aviation civile. La Commission a relevé que le *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977) était en cours d’examen et de mise à jour. Tout en reconnaissant la nécessité d’examiner et d’actualiser les éléments indicatifs, elle n’a pas approuvé l’élaboration de SARP relatives à la gestion de la qualité des SAF. Elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d’experts compétents pour un examen plus approfondi des éléments indicatifs.

24.50 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/227, présentée par la CAFAC au nom des États africains¹⁸, qui a appelé à renforcer la supervision, les orientations et l’assistance technique dans le domaine de la planification d’urgence des aérodromes. Elle a relevé que le *Manuel des services d’aéroport* (Doc 9137), partie 7 (Planification des mesures d’urgence aux aéroports) était en cours d’examen et de mise à jour. Elle a constaté la nécessité d’activités de soutien technique dans ce domaine et

¹⁸ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

24.51 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/229, présentée par la République de Corée, avec le parrainage de l'ACI et de l'IAC, qui a demandé la mise en place de spécifications techniques normalisées et d'orientations opérationnelles pour les systèmes de radiodétection des oiseaux équipant les aérodromes. Elle est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

24.52 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/314, présentée par le Kazakhstan et parrainée par l'IAC, qui appelait à l'élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI pour appuyer l'intégration sûre, normalisée et efficace des technologies d'intelligence artificielle (IA) dans les systèmes de surveillance de la sécurité des aérodromes. Elle a constaté la nécessité d'intégrer les technologies d'IA dans les systèmes de surveillance de la sécurité des aérodromes. Cela étant, des points de vue ont été exprimés sur l'intérêt d'un cadre de haut niveau élaboré par un groupe d'étude avant une telle intégration. Elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un complément d'étude.

24.53 La Commission a examiné la note A42-WP/212, présentée par Singapour et parrainée par la République de Corée et l'ACI, et la note A42-WP/208, présentée par la CAFAC au nom des États africains¹⁹. Elle a pris acte des initiatives en cours de l'OACI visant à appuyer la mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'OACI relatives aux surfaces de limitation d'obstacles grâce à des formations, des éléments indicatifs, des séminaires régionaux et un site web dédié doté d'un certain nombre d'outils. Elle a constaté que la mise en œuvre de nouvelles dispositions relatives aux OLS est une entreprise majeure pour les États comptant de nombreux aérodromes et a invité instamment les États à faire appel aux initiatives de soutien de la mise en œuvre de l'OACI.

Infrastructure et certification des aérodromes

24.54 La Commission a examiné la note A42-WP/155, présentée par le Maroc, qui mettait en évidence les perturbations et les dommages causés par les catastrophes naturelles sur les infrastructures aéronautiques. Tout en reconnaissant la nécessité d'éléments indicatifs et du partage des meilleures pratiques pour assurer la résilience de l'infrastructure aéronautique, la Commission a soulevé des préoccupations quant à l'élaboration de SARP sur ce sujet. Elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

24.55 La Commission a examiné la note A42-WP/260, présentée par l'Iran (République islamique d'), qui attirait l'attention sur les difficultés et les possibilités liées à la mise en œuvre d'un cadre d'entretien préventif des chaussées. Elle a constaté les avantages et les défis d'une telle mise en œuvre et est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un complément d'étude.

24.56 La Commission a examiné la note A42-WP/358, présentée par l'ACI et l'Éthiopie, avec le parrainage de la République dominicaine, qui mettait en exergue les difficultés rencontrées par les États et les exploitants d'aérodromes pour ce qui est d'obtenir et de conserver les certifications d'aérodrome. La Commission est convenue de la nécessité d'efforts coordonnés pour aider les États et les exploitants

¹⁹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

d'aérodrome à améliorer davantage la mise en œuvre de la certification d'aérodrome. Elle a noté qu'il était difficile d'élaborer des éléments indicatifs permettant aux États d'évaluer la pertinence de transposer les pratiques recommandées de l'OACI dans la réglementation nationale sans aller à l'encontre de la résolution A39-22 de l'Assemblée. Elle a également noté que les organismes régionaux seraient mieux à même de remédier aux difficultés particulières liées à la certification des aérodromes et que les *Procédures pour les services de navigation aérienne - Aérodromes* (PANS-Aérodromes, Doc 9981) contiennent des dispositions relatives à la certification des aérodromes, aux évaluations de sécurité et aux études de compatibilité d'aérodrome. La Commission est donc convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents afin de déterminer les besoins et l'étendue des travaux.

24.57 La Commission a examiné la note A42-WP/445, présentée par l'Argentine avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, du Pérou, de la République dominicaine et de l'Uruguay, dans laquelle il était demandé à l'OACI d'élaborer des critères et des conditions d'application harmonisés de sorte que l'infrastructure de balisage lumineux contribue efficacement à la prise de décision des pilotes. La Commission est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

24.58 La Commission a examiné la note A42-WP/464, présentée par l'Argentine avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, du Pérou, de la République dominicaine et de l'Uruguay, dans laquelle il était proposé d'adapter la conception des bandes de piste et des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) en fonction du type d'exploitation, de la direction de la piste en service et du type de procédure d'approche. La Commission s'est dite préoccupée par la possibilité que des dispositions variables relatives aux bandes de piste et aux RESA donnent lieu à des incohérences. Elle est donc convenue que la note de travail devrait être renvoyée aux groupes d'experts compétents pour un complément d'étude.

24.59 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par l'Argentine avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Nicaragua, du Panama, du Pérou, de la République dominicaine et de l'Uruguay (A42-WP/435, révision n° 1), la Chine (A42-WP/598), l'Inde (A42-WP/173, A42-WP/207 et A42-WP/275), le Japon (A42-WP/235), le Kazakhstan (A42-WP/306 et A42-WP/343), le Maroc (A42-WP/203) et la World Bird Strike Association (WBA) (A42-WP/583).

Météorologie et gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)

24.60 La Commission a examiné la note A42-WP/215, révision n° 1, présentée par le Danemark au nom de l'UE et de ses États membres²⁰ ainsi que des autres États membres de la CEAC²¹, et par EUROCONTROL, avec le parrainage de l'Arabie saoudite, du Bahreïn, des Comores, de Djibouti, de l'Égypte, des Émirats arabes unis, de l'Iraq, de la Jordanie, du Koweït, du Liban, de la Libye, du Maroc, de la Mauritanie, d'Oman, de la Palestine, du Qatar, de la République arabe syrienne, de Singapour, de la

²⁰ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

²¹ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

Somalie, du Soudan, de la Tunisie, du Yémen et de l'IFALPA, qui attirait l'attention sur les problèmes de taille que pose la multiplication des événements météorologiques dangereux pour l'aviation.

24.61 La Commission a appuyé dans une large mesure les propositions figurant dans la note A42-WP/215, révision n° 1, et a reconnu la nécessité mondiale d'une atténuation des risques de sécurité posés par les événements météorologiques dangereux pour l'aviation, ainsi que du renforcement de la résilience des opérations de navigation aérienne et des infrastructures en route et en région terminale face à ces événements. Elle a aussi considéré qu'il fallait partager gratuitement les observations régulières d'aéronef et les messages y afférents, en particulier ceux qui renferment des informations quantitatives sur les turbulences, afin de perfectionner la modélisation atmosphérique et ainsi d'améliorer plus encore la sécurité de tous les usagers de l'espace aérien. Rappelant qu'un groupe d'experts de l'OACI pilotait des initiatives visant la communication harmonisée à l'échelle mondiale d'informations sur les phénomènes météorologiques dangereux, appelée service d'information sur les conditions météorologiques dangereuses (HWIS), la Commission est convenue de renvoyer la note de travail et les propositions y figurant aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

24.62 La Commission a examiné la note A42-WP/252, présentée par le Brésil, qui faisait ressortir l'importance de diffuser des avis de cyclones tropicaux dans l'Atlantique Sud pour favoriser la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne, ainsi que de renforcer la coordination avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM) en vue de la mise en place d'un nouveau centre d'avis de cyclones tropicaux (TCAC) de l'OACI dans la région. Constatant les diverses actions entreprises par un fournisseur d'assistance météorologique brésilien, la Commission a néanmoins noté que le programme d'avis de cyclones tropicaux de l'OMM ne couvrait pas la partie occidentale de l'Atlantique Sud du fait de la faible fréquence de ces phénomènes dans la zone, et qu'il faudrait évaluer de façon approfondie la mise en place d'un nouveau TCAC dans la région de l'Atlantique Sud, à la lumière des conseils scientifiques et techniques de l'OMM et afin d'éviter les incohérences, compte tenu du fait qu'un cyclone tropical peut avoir des conséquences sur le plan humanitaire et socioéconomique. La Commission est donc convenue que l'OACI devrait renforcer sa coordination avec l'OMM sur cette question.

24.63 La Commission a examiné la note A42-WP/194, présentée par la Chine, dans laquelle cette dernière présentait ses réalisations en matière de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM). Afin d'éviter la fragmentation de la mise en œuvre de la SWIM, d'atténuer l'augmentation des coûts connexes et d'assurer le fonctionnement coordonné de la SWIM, la Commission est convenue que l'OACI devait élaborer des orientations harmonisées à l'échelle mondiale aux fins d'évaluation de la mise en œuvre de la SWIM. Notant l'importance de l'identificateur de vol mondial unique (GUFI) pour l'interopérabilité mondiale, elle est convenue que le groupe d'experts compétent devait se pencher sur la nécessité d'instaurer un mécanisme d'attribution et d'utilisation du GUFI pour les vols transfrontaliers. Consciente de la transition numérique rapide du système de l'aviation civile, la Commission est convenue de renvoyer la proposition concernant l'élaboration de normes et de spécifications pour les flux de données et les transactions basés sur la SWIM au groupe d'experts compétent, en tenant compte des dispositions existantes en matière d'échange d'informations. Elle a encouragé les groupes régionaux et nationaux de la SWIM à collaborer en continu pour favoriser l'échange d'informations à l'échelle mondiale.

24.64 En outre, la Commission a examiné la note A42-WP/270, présentée par la CANSO et l'IFATCA, qui cernait plusieurs défis liés à la mise en œuvre de la SWIM et mettait en évidence la nécessité de cette mise en œuvre pour accompagner l'abandon du Plan de vol 2012 d'ici à 2034, comme convenu à la Conférence AN-Conf/14. Afin de relever ces défis, la Commission est convenue que l'OACI devait mettre au point une stratégie visant à soutenir la mise en œuvre de la SWIM aux échelons régional et national tout en facilitant une mise en œuvre harmonisée de la SWIM dans toutes les régions de l'OACI. Elle est aussi convenue que l'OACI devait poursuivre les travaux sur les outils techniques nécessaires à

l'échange de données sans discontinuité, notamment le routage, les définitions des services d'information, les registres et les protocoles de sécurité informatique. La Commission a encouragé les États à envisager de mettre en œuvre des capacités SWIM qui permettront de mettre en place des services FF-ICE et des services liés à la météorologie et à l'information aéronautique.

24.65 La Commission a pris note des notes d'information présentées par l'Argentine avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, du Panama, du Paraguay, du Pérou et de l'Uruguay (A42-WP/427), de la Chine (A42-WP/337), et de Cuba avec l'appui des États membres de la CLAC (A42-WP/446)²².

Politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

24.66 La Commission a examiné la note A42-WP/33, présentée par le Conseil, dans laquelle ce dernier constatait que plusieurs points de l'ordre du jour de la prochaine Conférence mondiale des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications prévue en 2027 (CMR-27) touchaient à l'aviation et pourraient nuire à la sécurité de l'exploitation des aéronefs, notamment le point 1.7 concernant les radioaltimètres. Dans la note, les États membres étaient instamment priés d'appuyer fermement la stratégie de l'OACI en matière de spectre des fréquences, de collaborer activement avec leurs autorités nationales de réglementation du spectre radio, de participer aux activités préparatoires de la CMR-27 au sein du Secteur des radiocommunications de l'UIT (UIT-R) et à l'échelle régionale, ainsi qu'à la Conférence elle-même, en 2027.

24.67 La Commission a examiné la note A42-WP/329, présentée par l'IATA, l'IFALPA, la CANSO et l'IBAC, et coparrainée par Singapour, qui portait sur la nécessité de trouver un équilibre entre l'utilisation efficace du spectre aéronautique et la sécurité de l'aviation. La note contenait un aperçu des difficultés auxquelles se heurte la communauté aéronautique en raison des possibles interférences avec des systèmes aéronautiques essentiels comme les radioaltimètres, causées par des nouvelles technologies comme la 5G et la 6G. Rappelant que les aéronefs civils traversent régulièrement des frontières internationales, la Commission a constaté qu'une action globale était nécessaire, en particulier en vue de la CMR-27, étant donné que les questions nationales ou régionales non résolues concernant le spectre radioélectrique affectent la sécurité des vols et l'efficacité opérationnelle à l'échelle du globe.

24.68 La Commission a examiné la note A42-WP/348, présentée par le Brésil, dans laquelle étaient recensés les points de l'ordre du jour de la CMR-27 renvoyant à des éléments qui présentent des risques directs ou potentiels pour le spectre aéronautique. Les auteurs de la note invitaient à trouver les méthodes les plus efficaces par lesquelles les États et les parties prenantes pourraient suivre les études en cours se rapportant auxdits points de l'ordre du jour, y prendre part activement, et mesurer les conséquences réelles de l'absence de protection de l'accès actuel et futur au spectre découlant de tout point de l'ordre du jour de la CMR qui constitue une source de préoccupation.

24.69 La Commission a reconnu l'urgence de la question et est convenue que les notes A42-WP/329 et A42-WP/348 devaient être portées à l'attention des groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi et de la mise en œuvre de plus amples mesures. En outre, à la lumière de ses

²² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

délibérations, elle est convenue de soumettre la résolution ci-après pour adoption par la Plénière, en remplacement de la résolution A41-7 de l'Assemblée :

Résolution 24/2 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies responsable de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de l'aviation civile internationale,

Considérant que l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales pour les systèmes de communications et les aides de radionavigation,

Considérant que l'Union internationale des télécommunications (UIT) est l'institution spécialisée des Nations Unies qui réglemente l'emploi du spectre des fréquences radioélectriques,

Considérant que la position, approuvée par le Conseil, que défend l'OACI aux conférences mondiales des radiocommunications (CMR) de l'UIT est le résultat de la coordination des besoins de l'aviation internationale en matière de spectre des fréquences radioélectriques,

Considérant que l'aviation a besoin d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences radioélectriques visant à garantir qu'un spectre adéquat soit disponible en temps utile et protégé de manière appropriée,

Considérant qu'il faut un environnement durable pour la croissance et le développement technologique afin d'appuyer la sécurité et l'efficacité opérationnelle des systèmes d'exploitation actuels et futurs et de permettre la transition vers les technologies de la prochaine génération,

Constatant que le développement et la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ainsi que la sécurité de l'aviation civile internationale pourraient être gravement compromis si les besoins concernant les attributions appropriées de fréquences pour la sécurité de l'aviation ne sont pas satisfaits et si la protection continue de ces attributions n'est pas réalisée,

Constatant que les problèmes de spectre non résolus touchant les services de sécurité aéronautique ont entraîné des annulations de vols, des dégradations des services de gestion du trafic aérien et des interruptions d'opérations aériennes,

Sachant que l'aviation civile traverse couramment les frontières internationales et fonctionne en dépit de différences nationales ou régionales dans la mise en œuvre de services radio non aéronautiques, les problèmes de spectre non résolus touchant les services mondiaux de sécurité aéronautique peuvent avoir des impacts sur les vols internationaux,

Constatant que la gestion efficace des fréquences et l'application des meilleures pratiques sont nécessaires pour garantir que les fréquences attribuées à l'aviation soient utilisées efficacement,

Constatant qu'il est nécessaire d'avoir l'appui des administrations membres de l'UIT pour s'assurer que la CMR accepte la position de l'OACI et que les besoins de l'aviation sont satisfaits,

Considérant la nécessité urgente d'accroître cet appui par suite de la demande croissante de fréquences et de la forte concurrence des services de télécommunications commerciaux,

Considérant l'augmentation des activités de préparation de l'UIT aux CMR découlant de la demande croissante en largeur de bande par tous les utilisateurs du spectre radioélectrique, ainsi que l'importance accrue des positions régionales élaborées par des organismes tels que l'APT, l'ASMG, l'ATU, la CEPT, la CITEL et la RCC4,

Considérant les recommandations 7/3 et 7/6 de la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division (1995) (SP COM/OPS/95), la recommandation 5/2 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), la recommandation 1/12 de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012) et la recommandation 5/5 de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19 (2021),

1. *Encourage* les États membres à favoriser un environnement dans lequel les autorités nationales de réglementation radio peuvent travailler en étroite coordination avec les autorités de l'aviation civile, ce qui permettrait d'assurer que les intérêts de l'aviation soient dûment pris en compte dans les politiques nationales et les positions des États relatives au spectre radioélectrique, en préparation et dans le cadre des CMR de l'UIT ;

2. *Prie instamment* les États membres, les organisations internationales et les autres parties prenantes de l'aviation civile d'appuyer fermement la stratégie de l'OACI en matière de spectre des fréquences et la position de l'OACI aux CMR ainsi que dans les autres activités régionales et internationales préparatoires aux CMR, entre autres par les moyens suivants :

- a) en travaillant ensemble à réaliser des systèmes aéronautiques faisant un usage plus efficace du spectre ainsi qu'une gestion des fréquences qui soit conforme aux « meilleures pratiques » actuelles ;
- b) en appuyant les activités de l'OACI relatives à la stratégie et à la politique en matière de spectre des fréquences dans le cadre des réunions de groupes d'experts et des groupes régionaux de planification ;
- c) en s'engageant à veiller à ce que les intérêts aéronautiques soient pleinement intégrés dans l'élaboration de leurs positions présentées aux forums régionaux de télécommunications intervenant dans la préparation de propositions conjointes destinées à la CMR ;
- d) en incluant, dans la mesure du possible, des éléments compatibles avec la position de l'OACI dans les propositions qu'ils soumettent à la CMR ;
- e) en soutenant aux CMR de l'UIT la position et les énoncés de politique de l'OACI approuvés par le Conseil et incorporés dans le Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique (Doc 9718) ;
- f) en s'engageant à mettre à disposition des experts en aviation civile pour qu'ils participent pleinement à l'élaboration des positions nationales et régionales, et à l'élaboration des intérêts aéronautiques à l'UIT ;
- g) en s'assurant, dans toute la mesure possible, que leurs délégations nationales aux conférences régionales, aux groupes d'étude de l'UIT et aux CMR comprennent des experts de leurs autorités aéronautiques et d'autres parties prenantes de l'aviation civile qui sont bien préparés à représenter les intérêts de l'aviation.

3. *Prie instamment* les États membres d'intervenir activement auprès de leurs autorités de réglementation radio en vue de l'incorporation des intérêts de l'aviation avec les autres intérêts nationaux, en particulier en préparation et dans le cadre des CMR de l'UIT ;
4. *Prie instamment* les États membres de considérer comme une priorité la sécurité du public et de l'aviation lorsqu'ils statuent sur la façon de permettre des services nouveaux ou additionnels, et de consulter les organismes de réglementation de la sécurité de l'aviation, les experts du domaine et les utilisateurs de l'espace aérien, afin d'accorder toute l'attention nécessaire et de mettre en place des mesures réglementaires qui visent à garantir que les systèmes et services aéronautiques sont protégés contre les brouillages préjudiciables ;
5. *Demande* au Secrétaire général de porter à l'attention de l'UIT l'importance d'une attribution et d'une protection suffisantes du spectre des fréquences radioélectriques, en vue de la sécurité de l'aviation ;
6. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général d'assurer, de façon hautement prioritaire et dans le cadre du budget adopté par l'Assemblée, la mise à disposition des ressources nécessaires pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences aéronautiques ainsi que la participation accrue de l'OACI aux activités internationales et régionales de gestion des fréquences ;
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-7.

Vulnérabilités et résilience du GNSS

24.70 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/34, présentée par le Conseil, qui a mis en évidence les risques et les conséquences du brouillage radiofréquence (RFI) du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), et a esquissé une feuille de route de l'OACI comprenant des mesures d'atténuation à court terme et des solutions à long terme. Elle s'est dite vivement préoccupée par l'incidence que peut avoir le brouillage radiofréquence du GNSS sur la sécurité aérienne, relevant plus particulièrement que le RFI a été considéré comme un facteur qui favorise trois catégories d'événements à risque élevé dans le monde, tout en se disant consciente des efforts actuellement déployés sur le plan technique pour en atténuer les effets négatifs.

24.71 La Commission a également pris note des initiatives prises pour lutter contre le brouillage radiofréquence du GNSS et a instamment prié les États, les organisations internationales, les donateurs et les parties prenantes concernées de soutenir l'OACI dans l'action qu'elle mène en la matière, y compris au moyen de contributions volontaires en vue de valider et d'utiliser une trousse de mise en œuvre (iPack) aux fins de l'atténuation du brouillage du GNSS.

24.72 Prenant acte de l'amélioration de la procédure de notification entre l'OACI et l'UIT, la Commission a instamment prié les États de signaler les cas de brouillage radiofréquence du GNSS qui ne peuvent être résolus à l'aide de procédures de routine nationales ou internationales auprès de leur bureau régional accrédité de l'OACI, et de suivre les procédures définies dans le Règlement des radiocommunications de l'UIT.

24.73 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/108, présentée par l'ICCAIA, la CANSO, l'IFALPA et l'IBAC, avec le parrainage de la FSF et de l'IFATCA, ainsi que la note de

travail A42-WP/204, présentée par le Danemark au nom de l’Union européenne et de ses États membres²³ ainsi que des autres États membres²⁴ de la CEAC, et par EUROCONTROL, avec le parrainage de l’Algérie, de l’Arabie saoudite, de Bahreïn, du Canada, des Comores, de Djibouti, de l’Égypte, des Émirats arabes unis, de l’Irak, du Japon, de la Jordanie, du Koweït, du Liban, de la Libye, de la Mauritanie, du Maroc, d’Oman, de la Palestine, du Qatar, de la République arabe syrienne, de Singapour, de la Somalie, du Soudan, de la Tunisie, du Yémen, de l’IFALPA et de la FSF. Elle est convienne de la nécessité pour l’OACI d’accélérer les efforts visant à normaliser les solutions au brouillage radiofréquence du GNSS, notamment les systèmes de positionnement, navigation et synchronisation complémentaires (C-PNT), l’authentification des signaux des constellations de base du système et les services de renforcement du GNSS.

24.74 La Commission est également convienne de la nécessité de s’attacher, en coordination avec les SMO, à rendre l’architecture de l’avionique de bord plus résiliente et plus robuste face au brouillage radiofréquence du GNSS et d’élaborer des prescriptions et des normes de performance pour la synchronisation temporelle dans tous les systèmes automatisés aéroportés et terrestres. Elle a par ailleurs invité les acteurs du secteur aéronautique à accélérer la mise au point et le déploiement des solutions ainsi obtenues.

24.75 La Commission a été informée qu’un nouveau concept de « service numérique d’information sur les comptes rendus opérationnels », en cours d’élaboration, pourrait remplacer le système NOTAM et d’autres informations aéronautiques temporaires. Ce service permettrait de recueillir et de généraliser la diffusion en temps réel des cas de brouillage du GNSS. La Commission a en outre relevé que, si les expressions conventionnelles que doivent utiliser les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne en cas de brouillage du GNSS sont certes publiées dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), elles ne se veulent pas pour autant exhaustives, les pilotes et le personnel des services de la circulation aérienne étant censés s’exprimer dans un langage clair lorsque cela s’avère nécessaire. L’examen des expressions conventionnelles figure néanmoins dans le programme de travail de l’Organisation.

24.76 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/335, présentée par l’IATA, l’IBAC et l’IFATCA, avec le parrainage de l’IFALPA, la note de travail A42-WP/134, présentée par la Chine, avec le parrainage de Singapour, ainsi que la note de travail A42-WP/171, présentée par le Japon. Elle a appuyé l’idée de suivre une approche multidimensionnelle pour atténuer le brouillage du GNSS, grâce notamment à la mise au point de systèmes de surveillance et d’analyse du GNSS en temps réel. La Commission est également convienne que les mesures d’atténuation devaient être à plusieurs niveaux et adaptables à différents environnements opérationnels. Elle a pris acte de la nécessité d’établir un cadre d’examen d’ensemble pour assurer la résilience globale des systèmes et des services CNS/ATM.

24.77 La Commission a examiné la note A42-WP/210, présentée par le Brésil, et la note A42-WP/237, présentée par l’Arabie saoudite, et a réaffirmé qu’il était important que les États adoptent des stratégies globales visant à renforcer la résilience des systèmes de navigation par l’intégration d’infrastructures CNS au sol. Elle a également souligné la nécessité de fournir des orientations supplémentaires pour définir des réseaux CNS adéquats et résilients afin d’assurer la continuité des services

²³ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

²⁴ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

de navigation aérienne, et l'importance de renforcer la coordination régionale et interrégionale sur cette question dans le cadre des PIRG.

24.78 La Commission a été informée des efforts déployés par les groupes d'experts de l'OACI pour élaborer de nouvelles dispositions relatives au réseau opérationnel résilient de navigation (NAV RON), visant à optimiser les infrastructures de navigation aérienne classiques et à établir des réseaux plus résilients. Ces efforts portent sur la définition d'un « réseau NAV suffisant » et sa relation avec le réseau opérationnel minimum de navigation (NAV MON). De plus, le NAV RON prévoira des dispositions visant à améliorer les données et les cartes numériques aéronautiques qui permettent aux pilotes d'utiliser pleinement l'infrastructure de navigation disponible, en fonction de la couverture et de types d'installations précis. La Commission a noté que des activités de renforcement des capacités liées à NAV RON seront menées pour aider les États à planifier et à mettre en œuvre le nouveau concept.

24.79 La Commission a examiné la note A42-WP/190, présentée par l'Inde, ainsi que la note A42-WP/423 présentée par l'Argentine et appuyée par le Belize, la Bolivie (État plurinational de), la Colombie, le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine et l'Uruguay. Les deux notes ont souligné la nécessité de faire des recherches plus ciblées sur les performances des systèmes de renforcement au sol (GBAS), en particulier dans les régions équatoriales et de basse latitude où les perturbations ionosphériques uniques posent des défis importants au GNSS.

24.80 La Commission a été informée que l'élaboration de SARP et d'éléments indicatifs relatifs aux opérations GBAS dans les régions à basse latitude actives sur le plan ionosphérique et l'examen de mises à jour sur la maintenance visant à améliorer les performances GBAS dans ces zones figuraient déjà au programme de travail de l'Organisation. À cet égard, la Commission a encouragé les États membres et les instituts de recherche à collaborer à l'élaboration de modèles de performance requis pour le GNSS dans les régions équatoriales. Elle a rappelé que l'OACI a introduit des SARP sur le GNSS à double fréquence et constellation multiple (DFMC), qui peuvent améliorer la sécurité de l'aviation et la résilience face aux effets de la météorologie de l'espace comme les perturbations ionosphériques.

24.81 La Commission a noté qu'il était nécessaire d'améliorer la résilience du système de renforcement satellitaire (SBAS) dans les régions équatoriales et à basse latitude, où les activités solaires et les perturbations ionosphériques peuvent avoir des incidences importantes. Elle a aussi rappelé que les groupes d'experts compétents s'efforcent de renforcer les capacités de surveillance et de prévision concernant la météorologie de l'espace à l'échelle mondiale.

24.82 En outre, la Commission est convenue qu'il y aurait lieu de renvoyer le contenu des notes A42-WP/108, A42-WP/204, A42-WP/190, A42-WP/335, A42-WP/134, A42-WP/171, A42-WP/237, A42-WP/210 et A42-WP/423 aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi, en tenant dûment compte des priorités existantes et des ressources disponibles.

24.83 Au vu de l'ensemble des interventions sur la question du brouillage du GNSS, la Commission est convenue de présenter la résolution ci-après, en remplacement de la résolution 41-8 de l'Assemblée, Appendice C, pour adoption par la Plénière :

Résolution 24/3 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communication, de navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur les politiques et les pratiques de l'Organisation relatives aux systèmes CNS/ATM afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application pratique en rendant les textes plus accessibles *et* plus logiquement agencés,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM, telle que cette politique existe à la clôture de la 42^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de continuer d'adopter, à chaque session ordinaire où il sera institué une commission technique, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-8.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI est la seule organisation internationale qui soit en mesure de coordonner effectivement les activités CNS/ATM mondiales,

Considérant que les systèmes CNS/ATM de l'OACI devraient être utilisés pour servir les intérêts et les objectifs de l'aviation civile dans le monde entier,

Considérant que les États contractants devraient tous jouir du même droit de tirer profit des systèmes mondiaux incorporés aux systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Considérant l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM élaboré et adopté par le Conseil de l'OACI le 9 mars 1994,

1. *Décide* que rien ne devrait priver un État contractant de son droit de tirer profit des systèmes CNS/ATM de l'OACI ni créer de discrimination entre États fournisseurs et États utilisateurs ;
2. *Décide* que la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;
3. *Demande instamment* que soient élaborés des dispositions et des éléments indicatifs sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI au moyen de réunions, de conférences, de groupes d'experts et d'ateliers, avec la participation des États contractants ;
4. *Demande instamment* que les dispositions proposées sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI soient communiquées à tous les États contractants suffisamment tôt pour qu'ils puissent se préparer dans toute la mesure possible.

APPENDICE B

Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant le caractère international de l'aviation civile et les interactions régionales des services de navigation aérienne,

Considérant les Recommandations 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 et 8/5 de la dixième Conférence de navigation aérienne, les Recommandations 4/4 et 4/5 de la troisième réunion du Comité spécial chargé de surveiller et de coordonner le développement du futur système de navigation aérienne et la planification de la transition FANS (II), la Recommandation 4/4 de la quatrième réunion du Comité FANS (II) et les Recommandations 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 et 7/3 de la onzième Conférence de navigation aérienne,

Considérant que ces recommandations ont été notées ou approuvées par le Conseil de l'OACI, qui a chargé le Secrétaire général de l'OACI de prendre toutes les mesures appropriées,

Reconnaissant le rôle que les régions doivent jouer dans la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Consciente du retard que certaines régions pourraient accuser dans la transition vers ces systèmes,

Notant avec satisfaction les programmes d'essais et de démonstration et les progrès réalisés par toutes les régions à l'égard de la mise en œuvre de systèmes ATM avancés,

Estimant que la contribution de toutes les régions garantirait une meilleure évaluation des essais et favoriserait l'évolution des systèmes CNS/ATM de l'OACI afin d'assurer que les systèmes deviennent interopérables et contribuent à un système ATM mondial sans discontinuité qui permette des adaptations pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux,

Constatant qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles, en particulier l'analyse coûts-avantages ainsi que les aspects relatifs au financement des installations et services, au recouvrement des coûts et à la coopération,

Notant que pour permettre aux usagers de tirer rapidement profit des systèmes CNS/ATM et pour permettre une mise en œuvre harmonieuse, coordonnée à l'échelle mondiale, de ces systèmes, à l'appui d'un système ATM mondial, certains États auront besoin d'une assistance technique et financière, et *reconnaissant* l'affirmation du rôle central que doit jouer l'OACI pour coordonner les arrangements de coopération technique et faciliter la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en œuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération,

1. *Demande* aux États, aux PIRG et à l'industrie aérienne d'utiliser le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour orienter la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et de focaliser tout ce travail de développement sur le concept opérationnel d'ATM mondiale ;

2. *Demande aux États et aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de mettre en place un cadre pour la planification conjointe et la coopération au niveau sous-régional pour le développement conjoint des systèmes CNS/ATM ;**
3. *Prie instamment le Conseil de faire en sorte que l'OACI élabore les stratégies de transition, les besoins de l'ATM et les SARP nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial ;*
4. *Prie instamment le Conseil de poursuivre sans délai l'examen des aspects économiques, institutionnels, juridiques et stratégiques liés à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;*
5. *Prie instamment le Conseil de prendre les dispositions nécessaires pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et que les objectifs et cibles de performance pour le futur système soient élaborés en temps utile ;*
6. *Invite les États qui sont en mesure de le faire, les organisations internationales concernées, les usagers et les fournisseurs de services :*
 - a) à ne ménager aucun effort pour coopérer et faciliter l'exécution du programme de travaux de recherche et développement, essais et démonstrations (RDT et D) en étroite coopération avec les États aux ressources limitées ;
 - b) à valider les éléments du concept identifiés dans le concept opérationnel d'ATM mondiale ;
7. *Demande au Conseil, compte tenu du budget adopté par l'Assemblée et à titre hautement prioritaire, de veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à la disposition des bureaux régionaux de l'OACI, en particulier ceux qui sont accrédités auprès des États en développement, compte tenu du soutien accru qu'ils seront appelés à fournir aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, qui sont les principaux organes à intervenir dans la planification régionale de la transition vers les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI ;*
8. *Demande en outre au Conseil de continuer à prier instamment les États, les organisations internationales et les institutions financières de mobiliser des ressources afin d'aider les États qui ont besoin de coopération technique pour la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI.*

APPENDICE C

Assurer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que les systèmes CNS/ATM évoluent, de même que les interdépendances, les menaces et les vulnérabilités qui y sont associées,

Considérant que les cas de brouillage des systèmes CNS basés sur satellite et le système mondial de navigation par satellite (GNSS), en particulier, ont considérablement augmenté,

Considérant que la résilience des systèmes CNS face au brouillage doit être traitée au niveau mondial selon une approche holistique, en assurant une évolution efficace et coordonnée entre l'architecture de

* Nouveau paragraphe ajouté par l'Assemblée à sa 37^e session (cf. A37-WP/398).

l'infrastructure, les moyens technologiques améliorés, les procédures opérationnelles civiles et militaires, les autorités de réglementation des radiocommunications et la coordination civilo-militaire,

Consciente du fait que la résilience face au brouillage doit être améliorée en renforçant au maximum l'intégration de l'ensemble de l'infrastructure au sol, de l'infrastructure spatiale et des composantes embarquées appropriées d'une manière complémentaire et coopérative afin qu'elles soient le plus résistantes possible aux perturbations des services par satellite ou aux environnements où sont présents des signaux faux ou trompeurs,

Consciente du fait que l'infrastructure embarquée et l'infrastructure au sol complétant les systèmes CNS basés sur satellite doivent toutes deux être adaptées pour y inclure, selon le cas, des fonctions de détection, d'atténuation et de notification du brouillage pour appuyer la résolution des anomalies de performance constatées dans l'exploitation,

Estimant que, associés à l'utilisation du cadre juridique approprié, ces moyens et mesures permettront aux autorités compétentes de réagir au brouillage nuisible causé par l'exploitation illicite d'émetteurs et d'éviter la prolifération et l'utilisation de ces équipements illicites et le mauvais usage d'équipements de test et de maintenance,

Estimant que, moyennant une coordination appropriée et l'application de pratiques optimales, les autorités militaires et étatiques peuvent effectuer des essais liés au GNSS et d'autres interventions au moyen d'équipement radio en tant que de besoin et sans causer d'effets indus à l'aviation civile,

Estimant que la coordination civile-militaire devrait faciliter le partage de l'information pertinente avec les usagers de l'espace aérien, en particulier lorsqu'ils effectuent des vols dans le voisinage d'une zone de conflit,

Prenant acte du fait que la perte de conscience de la situation par l'équipage en raison d'une action malveillante est réputée constituer une menace de cybersécurité et ne saurait être tolérée en aviation civile, et que l'envoi intentionnel de signaux trompeurs pour remplacer le signal exact est une menace beaucoup plus grave pour la sécurité des vols que la perte de ce signal,

1. *Encourage* les États à effectuer la transition vers des systèmes CNS optimisés et sûrs fondés sur l'intégration complémentaire de moyens embarqués et d'une infrastructure satellite et sol appropriés et indépendants qui permettent une résilience et une résistance maximales à tout type de brouillage ;

2. *Encourage* les organismes de normalisation et l'industrie à mettre au point des moyens appropriés de détection, d'atténuation et de notification du brouillage pour les composantes embarquées, satellitaires et sol des systèmes CNS, afin d'assurer une plus grande résilience et la continuité de l'exploitation des systèmes CNS et de prévenir tout effet en cascade découlant de l'utilisation d'une position, d'une vitesse ou de données de temps inexactes ;

3. *Encourage* les États à veiller à ce que des moyens CNS terrestres résilients demeurent disponibles pour garantir la sécurité de l'exploitation et assurer un complément pour l'intégration à bord des aéronefs de la position, de la navigation et du temps de la synchronisation (PNT) au moyen de données de surveillance indépendantes qui soutiennent la résilience et la sécurité de l'exploitation ;

4. *Invite* l'OACI à élaborer des principes de haut niveau sur la manière d'intégrer les systèmes et moyens CNS sol, espace et embarqués et de faire évoluer les solutions PNT pour obtenir des services de positionnement et de synchronisation plus résilients ;

5. *Encourage les organismes de normalisation et le secteur à collaborer avec l’OACI pour favoriser des solutions PNT alignées sur les initiatives de l’OACI ;*
6. *Invite l’OACI à établir un cadre d’examen d’ensemble pour renforcer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM ;*
7. *Prie instamment les États d’appliquer les mesures nécessaires pour éviter la commercialisation/prolifération, l’achat, la détention et l’utilisation d’émetteurs illicites comme des brouilleurs et l’utilisation à mauvais escient d’équipements de test et de maintenance pouvant avoir une incidence sur les systèmes CNS ;*
8. *Prie instamment les États de veiller à une collaboration étroite entre les autorités aéronautiques, les autorités militaires, les prestataires de services, les autorités de réglementation des radiocommunications et de mise en œuvre du spectre afin de mettre en place toute mesure spéciale nécessaire pour garantir que le spectre de fréquences utilisé par tous les systèmes CNS, et le GNSS en particulier, soient libres de brouillage nuisible ;*
9. *Prie instamment les États de s’abstenir de toute forme de brouillage intentionnel ou de leurrage touchant l’aviation civile ;*
10. *Prie instamment les États d’assurer le plus possible à l’avance la coordination et la notification auprès du prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) responsable de l’espace aérien concerné lorsque des opérations militaires ou d’autres opérations autorisées par l’État liées à la sûreté, à la défense ou à l’entraînement sont susceptibles de causer une forme quelconque de brouillage ou de leurrage touchant l’aviation civile ;*
11. *Prie instamment les États et les exploitants, lorsqu’ils évaluent les risques de brouillage associés à des zones de conflit, de prendre en considération le fait que l’utilisation de systèmes CNS basés sur satellite peut en ressentir les effets au-delà de ces zones.*

Autres questions relatives aux CNS

24.84 La Commission a examiné la note A42-WP/145, présentée par la CAFAC au nom des États africains²⁵, et la note A42-WP/415, présentée par le Honduras au nom des États membres de la COCESNA²⁶, qui préconisaient l’élaboration de nouveaux éléments indicatifs sur l’utilisation des systèmes d’aéronef non habité (UAS) pour les inspections au sol et en vol des systèmes de radionavigation. Constatant que les inspections en vol à l’aide d’UAS relèvent du programme des travaux de l’Organisation, la Commission a exprimé un large soutien à l’élaboration de dispositions et d’éléments indicatifs appropriés. Toutefois, la Commission a également noté que les groupes d’experts concernés sont actuellement submergés par des tâches hautement prioritaires telles que l’élaboration de dispositions relatives au C-PNT et au NAV RON. Elle est convaincue que les deux notes de travail seraient renvoyées

²⁵ Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte d’Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Guinée équatoriale, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

²⁶ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

aux groupes d’experts compétents en vue d’un examen, tout en tenant dûment compte de leurs tâches prioritaires actuelles.

24.85 La Commission a examiné la note A42-WP/148, présentée par la CAFAC au nom des États africains, et constaté la nécessité de dispositions et d’éléments indicatifs visant à harmoniser les restrictions en matière de construction dans les zones entourant des installations CNS et à concilier l’utilisation des terrains à proximité des installations CNS, la sécurité aérienne, la croissance économique et la protection de l’environnement. Notant que les mesures demandées ne figurent pas dans le programme des travaux de l’Organisation, la Commission est convenue de renvoyer la note de travail au Conseil en vue d’un examen plus approfondi, sous réserve d’une réorganisation des priorités concernant les activités financées par le budget 2026-2028 et les contributions extrabudgétaires.

24.86 La Commission a examiné la note A42-WP/479, présentée par la Colombie avec l’appui des États membres de la CLAC²⁷, qui mettait en évidence les vulnérabilités de l’ADS-B aux cyberattaques, aux interférences et à la divulgation non autorisée. La note proposait une stratégie de sûreté globale combinant la surveillance au moyen de capteurs multiples, les contrôles d’intégrité, la détection des anomalies par l’intelligence artificielle, la redondance, les cadres de protection de la vie privée et la formation. La Commission a constaté le caractère exhaustif de l’approche proposée et a pris acte des préoccupations concernant le recours à l’IA ainsi que l’intégration de la cryptographie dans des messages ADS-B existants. Se déclarant favorable à la mise en place de solutions harmonisées, elle est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d’experts compétents en vue d’un examen plus approfondi. En outre, elle a prié instamment les États de réaliser leurs propres analyses ADS-B dans ce domaine et d’appuyer des solutions harmonisées qui permettent de protéger les informations ADS-B tout en préservant les avantages opérationnels de ce système.

24.87 Il est pris acte des notes d’information fournies par le Kazakhstan (note A42-WP/47), l’Arabie saoudite (notes A42-WP/115 et A42-WP/157), la Nouvelle-Zélande (A42-WP/622) et la Turquie (A42-WP/627 et A42-WP/629).

RPAS, UAS et AAM

24.88 La Commission a examiné la note A42-WP/236, révision n° 1, présentée par le Brésil avec l’appui des 19 États membres de la CLAC²⁸, qui recommande la mise en place d’un cadre de délivrance de licences du personnel pour les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux (ADAV), ainsi que la note A42-WP/347, présentée par le Kazakhstan, qui recommande des normes réglementaires pour la délivrance de licences et la certification des pilotes, des télépilotes et des exploitants menant des activités de mobilité aérienne urbaine (UAM). La Commission, prenant note des travaux en cours visant à déterminer la nécessité de dispositions et d’orientations pour l’écosystème de l’AAM qui englobe l’UAM, dans le but d’intégrer ces activités de manière sûre dans l’espace aérien, a constaté qu’il était nécessaire d’adopter en temps utile des dispositions mondiales pour l’AAM, et elle est convenue de renvoyer les deux notes de travail au groupe d’experts compétent en vue d’un examen plus approfondi.

²⁷ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

²⁸ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

24.89 La Commission a examiné la note A42-WP/309, présentée par le Kazakhstan, qui traite de l'élaboration d'un système unifié de gestion du trafic aérien pour les vols de drones en zone urbaine à forte densité et de la création de lignes directrices par l'OACI pour l'intégration de la gestion du trafic d'UAS (UTM) à la gestion du trafic aérien (ATM) aux aéroports internationaux, la note A42-WP/56, présentée par Oman, qui traite de la question d'intégrer les UAS dans l'espace aérien sans nuire à la sécurité ou à l'efficacité des vols habités, et la note A42-WP/495, présentée par le Kazakhstan, qui traite de l'élaboration d'un cadre mondial permettant les vols transfrontières d'UAS. La Commission a constaté une complexité croissante en matière d'exploitation et de sécurité résultant de l'absence de normalisation du déploiement de l'UTM à proximité des grands aéroports internationaux, et elle est convenue de la nécessité d'un cadre mondial permettant les vols transfrontières d'UAS, compte tenu de la nature potentiellement internationale des opérations d'AAM. La Commission, prenant note des travaux en cours visant à identifier les lacunes et à formuler des recommandations pour les travaux futurs sur l'AAM, ainsi que des considérations présentées dans les notes susmentionnées, a compris l'importance du maintien du rôle de tutelle de l'OACI dans ce domaine et est convenue que les groupes d'experts existants étaient adéquats. Dans son examen de la note A42-WP/56, la Commission a fait remarquer que la méthode spécifique d'évaluation des risques de sécurité qui y est mentionnée, bien que pertinente pour permettre certaines opérations d'UAS, peut ne pas convenir à une application mondiale. Elle a mesuré, de manière générale, l'importance et l'urgence de dispositions mondiales pour l'AAM. En conséquence, la Commission a décidé de renvoyer ces notes de travail aux groupes d'experts compétents pour examen complémentaire. En outre, la Commission a prié instamment les États membres de participer à des initiatives de coordination régionale, à des projets pilotes et au partage des connaissances à l'appui de l'intégration de l'UTM à l'ATM, et de faciliter les vols transfrontières d'UAS grâce à la reconnaissance mutuelle des autorisations d'exploitation d'UAS.

24.90 La Commission a examiné la note A42-WP/269, présentée par les Émirats arabes unis, qui traite des enquêtes sur les accidents et incidents d'AAM ; et la note A42-WP/381, présentée par l'Argentine, avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, du Panama, du Pérou, de la République dominicaine et de l'Uruguay, qui porte sur la réglementation et l'intégration dans l'espace aérien des aéronefs avec et sans équipage à bord. La Commission a pris note des travaux en cours visant à recenser les lacunes en la matière et à formuler des recommandations pour les travaux futurs en rapport avec l'AAM et a noté que les caractéristiques uniques de l'AAM posaient des défis complexes, notamment en matière de mise en œuvre et de renforcement des capacités. Par conséquent, la Commission est convenue de l'importance d'élaborer des cadres réglementaires adaptés à l'AAM et est également convenue de renvoyer les deux notes de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

24.91 La Commission a examiné la note A42-WP/467, présentée par le Brésil, qui propose d'établir un groupe d'experts sur l'application de l'IA. La Commission a pris note de l'approche de l'Organisation en ce qui concerne l'intelligence artificielle, qui préconise en premier lieu la tenue de débats dans les milieux où l'utilisation de l'IA est envisagée, et qui prévoit que la coordination s'étendrait seulement aux éléments communs (par exemple, la gouvernance, l'éthique). La Commission a également souligné que l'OACI collaborerait aux efforts menés par l'Organisation des Nations Unies pour veiller à ce que les aspects liés à la gouvernance de l'IA soient cohérents d'un secteur à l'autre. La Commission, tout en étant consciente que l'IA est un aspect dont l'OACI doit tenir compte dans ses travaux, a appelé l'Organisation à renforcer ses efforts de coordination, tant interne qu'externe.

24.92 La Commission a examiné la note A42-WP/160, présentée par l'Australie, avec le parrainage du Brésil, du Canada, de la Nouvelle-Zélande et de Singapour ; et la note A42-WP/287, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de Singapour, appelant à accorder la priorité à l'élaboration et à la mise en œuvre de mesures visant à faciliter l'exploitation des UAS au-dessus de la haute mer en toute sécurité et de manière juridiquement conforme, y compris en mettant en place des solutions provisoires et

en prenant acte de l’obligation qu’ont les États, et de la prérogative qui leur est conférée, de déterminer les fondements juridiques sur lesquels doivent reposer les vols effectués aujourd’hui. La Commission est convenue de la nécessité de trouver rapidement une solution et a pris note des travaux en cours menés dans le cadre de l’analyse des lacunes effectuée par les groupes d’experts compétents. Elle est également convenue que le cadre actuel de la *Convention relative à l’aviation civile internationale* (Doc 7300), et plus particulièrement certaines dispositions de ses Annexes, présentait des difficultés, sans qu’il s’agisse nécessairement d’obstacles insurmontables, pour les vols d’UAS effectués au-dessus de la haute mer, ce qui peut empêcher les États d’autoriser ces vols en toute légalité. La Commission, exprimant un large soutien aux deux notes, a souligné la nécessité de créer un cadre à long terme et a demandé à l’Organisation de trouver une solution provisoire pour que les États puissent autoriser légalement ce type de vols, d’une manière proportionnelle au risque et qu’elle confirme, dans l’intervalle, l’obligation qu’ont les États, et la prérogative qui leur est conférée, de déterminer les fondements juridiques sur lesquels doivent reposer les vols effectués aujourd’hui, dans l’attente et sous réserve de l’adoption de dispositions provisoires et plus durables. Le Conseil a été prié d’élaborer et d’adopter, idéalement avant la fin de l’année 2026, un cadre provisoire fondé sur les résultats, cohérent avec l’intention de la Convention de Chicago et conforme à celle-ci, par exemple par des moyens acceptables de conformité. Après qu’il a été pris note des travaux juridiques récents du groupe d’experts compétent en la matière, le Conseil a aussi été invité à envisager d’utiliser une procédure accélérée pour l’établissement de ces solutions provisoires.

24.93 La Commission a pris acte des notes d’information présentées par le Belize au nom des États membres²⁹ de la Corporation des services de navigation aérienne d’Amérique centrale (COCESNA) (A42-WP/387) ; par la Chine, les Îles Cook, l’Indonésie, les Philippines, Singapour et la Thaïlande, avec l’appui des Fidji, du Japon, de la Nouvelle-Zélande et de la République de Corée (A42-WP/172 révision n° 1) ; par la Chine et Singapour, avec l’appui de l’Égypte (A42-WP/195) ; par la République dominicaine (A42-WP/312) ; par l’Inde (A42-WP/166) ; par l’Indonésie (A42-WP/635) ; par le Japon (A42-WP/170) ; par la Malaisie (A42-WP/566 et A42-WP/567) ; par le Qatar (A42-WP/62) ; par l’Arabie saoudite (A42-WP/520) ; par les États-Unis (A42-WP/618 et A42-WP/636) ; par le Venezuela (République bolivarienne du), avec l’appui des États membres³⁰ de la CLAC (A42-WP/441) ; par la CAFAC au nom de ses États membres³¹ (A42-WP/223) ; par le CAI (A42-WP/50) ; par l’ICCAIA (A42-WP/500) ; et par l’IATA (A42-WP/355).

Coopération régionale et mise en œuvre

24.94 La Commission a examiné la note A42-WP/32, présentée par le Conseil, qui décrit les efforts stratégiques déployés par l’OACI pour renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité de l’aviation et d’enquête sur les accidents au moyen de mécanismes de coopération régionale. La note souligne également la nécessité que l’OACI continue de faire évoluer ses processus et ses activités afin d’aider efficacement les États à relever les défis communs en matière de sécurité par le renforcement des mécanismes de coopération régionale et les activités de soutien à la mise en œuvre. La Commission a pris note des activités et programmes principaux réalisés par l’OACI pour renforcer les mécanismes de coopération régionale afin d’aider les États, et a donné son appui à la proposition de passer du Système mondial de supervision de la sécurité de l’aviation (GASOS) au programme d’évaluation des RSOO et des

²⁹ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

³⁰ Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, République dominicaine et Uruguay.

³¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

RAIO (RRAP). La Commission est convenue de prier instamment les États, le secteur et les organisations internationales de soutenir les activités et les programmes de coopération régionale de l’OACI.

24.95 La Commission a examiné la note A42-WP/206, présentée par la CAFAC au nom des États africains³², avec le parrainage de l’IAC, qui met en avant les contributions des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), des organismes régionaux d’enquête sur les accidents et incidents (RAIO), des mécanismes de coopération en matière d’enquêtes (ICM) et d’autres mécanismes de coopération régionale visant à renforcer la supervision de la sécurité et les enquêtes sur les accidents en Afrique, tels que le Programme d’inspectorat coopératif – Afrique-océan Indien (AFI-CIS), et dans le monde. La note recommande aux États membres de promouvoir et de soutenir la participation aux mécanismes régionaux, de concevoir des mécanismes de financement en faveur de ces entreprises et d’établir des cadres juridiques pour permettre une délégation efficace des fonctions de sécurité aux organismes régionaux ou de coopération. La Commission est convenue de la nécessité constante d’offrir un soutien accru pour renforcer ces mécanismes régionaux de coopération en matière de sécurité, et de soumettre pour examen la question de l’inclusion des fonctions déléguées par les mécanismes de coopération régionale dans les Annexes de l’OACI aux groupes d’experts compétents, selon qu’il convient.

24.96 À l’issue de ses délibérations, la Commission est convenue de soumettre à la Plénière pour adoption le projet de résolution ci-après, qui remplace la résolution A40-6 de l’Assemblée :

Résolution 24/4 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité

L’Assemblée,

Considérant que l’objectif premier de l’Organisation reste d’assurer la sécurité de l’aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que la responsabilité d’assurer la sécurité de l’aviation civile internationale incombe aussi aux États membres, tant collectivement qu’individuellement,

*Considérant que, conformément à l’article 37 de la *Convention relative à l’aviation civile internationale*, chaque État membre s’engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d’uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l’organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,*

Considérant que l’amélioration de la sécurité de l’aviation civile internationale à l’échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États membres de construire un système de sécurité de l’aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États membres mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

³² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Considérant que les résultats des activités du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États membres n’ont pas encore pu établir de système de supervision de la sécurité et/ou d’enquête durable, et que plusieurs États membres ont été identifiés comme ayant des préoccupations significatives de sécurité (SSC),

Considérant que l’OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant le soutien et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

Reconnaissant que la 41^e session de l’Assemblée a entériné en 2022 la Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l’OACI visant la fourniture d’un soutien à la mise en œuvre fondé sur les besoins aux États et aux entités non étatiques, dans le cadre du principe de l’*unité d’action de l’OACI*,

Reconnaissant que l’initiative des stratégies pays de l’OACI élaborées au titre de la Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l’OACI sert de plate-forme pour fournir, en coordination avec d’autres parties prenantes, un soutien direct à la mise en œuvre et des orientations aux États dans la résolution de leurs SSC ainsi que pour remédier à un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

Considérant que l’OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États membres son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l’aviation civile internationale pour les aider à s’acquitter des responsabilités que leur confèrent la *Convention relative à l’aviation civile internationale* et les objectifs stratégiques de l’Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l’aviation civile,

Reconnaissant que les États membres ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité et/ou les fonctions d’enquête,

Reconnaissant que l’établissement d’organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l’aviation, notamment d’organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), d’organismes régionaux d’enquête sur les accidents et incidents (RAIO) et de mécanismes de coopération en matière d’enquêtes (ICM), présente un grand potentiel pour aider les États à remplir les obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d’échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d’une collaboration entre les États membres dans l’établissement et l’exploitation d’un système commun de supervision de la sécurité et/ou de fonctions d’enquête sur les accidents et incidents,

Rappelant qu’en tant que signataires de la Convention, les obligations relatives à la supervision de la sécurité et/ou aux enquêtes sur les accidents sont et demeurent exclusivement celles des États membres et que ces derniers sont responsables de la mise en œuvre des normes de l’OACI et qu’à ce titre, ils peuvent décider sur une base volontaire de déléguer certaines tâches et fonctions aux RSOO et aux RAIO, en reposant sur un instrument juridique approprié, et que, le cas échéant, le terme « État » devrait être compris comme incluant aussi les RSOO et les RAIO,

Rappelant que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) (2018) a recommandé que l’OACI poursuive le développement du GASOS pour renforcer les RSOO et améliorer l’efficacité et l’efficience de leur appui aux États,

Reconnaissant la nécessité de transformer le GASOS en un programme d’évaluation des RSOO et des RAIO (RRAP) qui évaluera les capacités et les qualifications des RSOO et des RAIO/ICM, dans le but de renforcer ces organisations et d’améliorer leur efficacité et leur efficience à soutenir les États,

Reconnaissant la place accordée dans l'Annexe 19 aux RSOO et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

Reconnaissant qu'il est possible que des groupes d'États membres décident de mettre en place des systèmes aéronautiques régionaux, dont la base juridique peut être assurée en combinant une ou plusieurs méthodes, y compris mais sans s'y limiter, les cadres régionaux, un traité international et des législations nationales primaires, dans le but d'établir des règles et une supervision communes applicables dans les États membres,

Reconnaissant que l'assistance offerte aux États membres qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des SSC, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient l'ensemble des RSOO, des RAIO, des États membres, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

Rappelant la résolution A37-16 de l'Assemblée qui reconnaît la création du Fonds pour la sécurité (SAFE), destiné à servir de mécanisme de collecte et d'allocation des contributions volontaires des États et d'autres donateurs pour soutenir les programmes de sécurité et de navigation aérienne de l'OACI visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile en remédiant aux graves carences en matière de sécurité dans les États membres qui n'ont pas les moyens financiers de le faire,

1. *Charge le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de continuer à mettre en œuvre un programme coordonné et concerté de soutien à la mise en œuvre qui aidera les États membres à remédier aux carences identifiées par l'USOAP CMA, avec priorité donnée à la résolution des SSC ;*
2. *Charge le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale, y compris le renforcement des RSOO et des RAIO ;*
3. *Charge le Conseil de prendre les mesures appropriées pour assurer que les spécificités d'un système régional d'aviation établi par un groupe d'États membres soient reconnues et intégrées dans le cadre de l'OACI ;*
4. *Charge le Conseil de faire avancer et de transformer le Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) en un programme d'évaluation des RSOO et des RAIO (RRAP), y compris concernant son objectif de tirer parti des synergies avec le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour renforcer, évaluer et soutenir les RSOO et les RAIO dans leurs efforts visant à aider les États membres à accomplir certaines fonctions et activités de supervision de la sécurité, d'enquêtes sur les accidents et incidents et de gestion de la sécurité, tout en veillant à ce que ces États comprennent leurs obligations et leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago ;*
5. *Charge le Conseil de continuer à renforcer les partenariats nouveaux et à promouvoir ceux existant déjà pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la supervision de la sécurité et des enquêtes, notamment les RSOO et les RAIO, afin de renforcer leurs capacités ;*
6. *Charge le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter un soutien à la mise en œuvre aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la supervision de la sécurité et des enquêtes, notamment les RSOO et les RAIO ;*

7. *Prie instamment* les États membres d'accorder la plus haute priorité à la résolution des SSC afin d'assurer qu'il n'y a pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI sont respectées ;
8. *Prie instamment* les États membres de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;
9. *Rappelle* aux États membres, à l'industrie et aux autres parties prenantes la nécessité de verser des contributions volontaires au Fonds SAFE, conformément à la résolution A37-16, afin de garantir qu'un soutien efficace à la mise en œuvre dans le domaine de la sécurité soit fourni aux États et/ou aux mécanismes de coopération régionale qui ont besoin d'assistance ;
10. *Demande* à tous les États membres et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs en leur fournissant des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de SSC recensées et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;
11. *Encourage* les États membres à inviter leurs RSOO et/ou RAIO à participer au Programme d'évaluation des RSOO et des RAIO (RRAP) afin de s'améliorer et de mieux aider leurs États membres à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sécurité et d'enquête au titre de la Convention ;
12. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États, les RSOO, les RAIO, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité et d'enquête afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;
13. *Encourage* les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leurs capacités nationales de supervision de la sécurité et d'enquête, et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la supervision de la sécurité de l'aviation et des enquêtes, notamment les RSOO et les RAIO ;
14. *Demande* au Conseil de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les SSC par l'élaboration de stratégies pays de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets de soutien à la mise en œuvre ;
15. *Prie instamment* les États membres et les partenaires pertinents de la sécurité à soutenir la mise en œuvre des stratégies pays afin d'aider les États à résoudre les SSC, ainsi qu'à bâtir une capacité durable dans les États ;
16. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur les progrès de la coopération régionale et la mise en œuvre des activités de soutien ;
17. *Encourage* les États membres à renforcer leurs cadres juridiques respectifs en ce qui concerne les RSOO, les RAIO et les ICM de sorte que les mécanismes de délégation y soient clairement définis, tout en veillant à ce qu'il n'y ait pas de chevauchement avec les responsabilités qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago ;

18. *Encourage l'industrie à prendre part activement aux travaux des RSOO, des RAIO et des ICM, et à fournir un soutien approprié ;*
19. *Déclare que la présente résolution remplace la résolution A40-6.*

Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique

Certification et supervision

25.1 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/310, révision n° 1, présentée par le Kazakhstan, et a noté l'utilité de l'application des systèmes de gestion de la qualité dans l'aviation.

25.2 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/98, présentée par l'Arabie saoudite, concernant la nécessité d'élaborer des éléments indicatifs pour l'établissement d'un cadre de certification des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Elle a rappelé avoir pris note, à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, de ce que l'application de la Recommandation 3.5/3 – Certification des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) issue de la Conférence AN-Conf/13 était en cours. Constatant que les travaux entrepris dans ce domaine n'ont pas encore pu être menés à bien faute de moyens, la Commission a invité l'OACI à voir ce qui pourrait être fait pour allouer les ressources nécessaires en vue d'avancer dans l'élaboration d'éléments indicatifs sur l'efficacité des systèmes de certification et de supervision des ANSP.

25.3 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/191, présentée par le Maroc, qui a mis en avant les problèmes liés à l'essor de l'exploitation des montgolfières et la nécessité d'élaborer des lignes directrices en matière de sécurité et de gestion de l'espace aérien dans lequel elles évoluent. Elle a rappelé l'applicabilité de l'Annexe 2 – *Règles de l'air* pour leur exploitation et a appuyé de manière générale l'établissement de telles lignes directrices. Prenant note des travaux en cours de l'OACI à ce sujet, elle est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

25.4 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/168, présentée par les Émirats arabes unis, avec le parrainage du CAI, qui concerne l'harmonisation des pratiques des exploitants aériens étrangers. Tout en prenant acte de la souveraineté des États, elle s'est dite globalement favorable à une telle harmonisation. Elle est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

25.5 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/313, présentée par le Canada, les États-Unis et la CANSO, qui a mis en avant la nécessité de remédier aux problèmes de performance et de fiabilité pour les prestataires de services de communication (CSP) et les prestataires de services satellitaires (SSP). Elle a pris acte des mises à jour des dispositions pertinentes de l'Annexe 10 – *Télécommunications aéronautiques*, Volume III – *Systèmes de télécommunication*, ainsi que des améliorations en cours apportées au *Manuel de la communication et de la surveillance basées sur la performance (PBCS)* (Doc 9869), et a recommandé que l'OACI continue d'améliorer ces dispositions et éléments indicatifs. Elle a en outre encouragé les États à intégrer ces mises à jour dans leurs cadres réglementaires nationaux afin de renforcer la supervision, d'assurer la continuité des services et d'accroître la résilience des systèmes de communication satellitaires essentiels à la sécurité et à l'efficacité des services de la circulation aérienne internationale.

25.6 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/332, présentée par l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE) au nom de la RTCA Inc., de la Society of Automotive Engineers (SAE) et de l'Aeronautical Radio, Incorporated (ARINC), dans laquelle il a été souligné qu'il importait de renforcer la collaboration entre l'OACI et les SMO afin d'améliorer la sécurité, l'innovation et la durabilité. Consciente que les normes de l'industrie constituent un complément essentiel aux dispositions de l'OACI, elle a préconisé de maintenir la pratique consistant à référencer ces normes dans le cadre de normalisation de l'OACI, dans la mesure du possible et sous réserve de validation pour s'assurer qu'elles correspondent à l'objectif poursuivi. Elle s'est inquiétée de savoir s'il serait possible d'accéder gratuitement à la documentation des SMO. Elle a encouragé une concertation plus étroite avec les SMO afin de pouvoir identifier et intégrer plus facilement et plus efficacement les technologies émergentes et les innovations essentielles pour la sécurité grâce à une approche holistique et axée sur la performance. Elle a insisté sur la nécessité de renforcer la Table ronde sur les normes de l'OACI (SRT) en tant que principal forum pour l'harmonisation des activités de l'OACI et des SMO, de façon à limiter les chevauchements de tâches et à accélérer l'élaboration de normes de haute qualité.

25.7 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par la Bolivie (A42-WP/364), la Chine (A42-WP/593 et A42-WP/599), la Malaisie (A42-WP/632), la République dominicaine (A42-WP/530), le Groupe de travail aéronautique (A42-WP/506) et l'Aviation Services Association (A42-WP/545 et A42-WP/550).

Soutien à la mise en œuvre

25.8 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/61, présentée par le Qatar, concernant la politique en matière d'octroi de dérogations pour l'aviation et le cadre d'orientations. Elle a pris acte de la distinction entre dérogations et différences. Elle a appuyé l'élaboration d'éléments indicatifs clairs et centralisés portant sur la notification des différences et l'octroi des dérogations. Il a également été indiqué que les questions mentionnées dans la note pourraient être couvertes par le *Manuel sur la notification et la publication des différences* (Doc 10055).

25.9 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/66, présentée par l'Afrique du Sud, qui portait sur le regroupement des documents relatifs à la conception des procédures de vol. Elle n'a pas approuvé la création d'une nouvelle annexe, mais la possibilité que l'objet de la note soit pris en compte par d'autres moyens, tels que l'établissement de recoupements entre les dispositions pertinentes de différents documents a bénéficié d'appuis. En outre, elle a décidé de soumettre ce point au Conseil pour un examen plus approfondi, sous réserve des priorités existantes financées par le budget pour 2026-2028 et de la disponibilité de contributions extrabudgétaires.

25.10 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/333 révision n° 1, présentée par l'IATA, avec le parrainage de la CAI, concernant les dates d'application des normes et pratiques recommandées (SARP). Elle s'est prononcée en faveur de dates d'application réalistes afin de prévoir suffisamment de temps pour les mettre en œuvre, de vérifier qu'elles puissent l'être avant de les adopter et d'éviter que les améliorations de la sécurité ne soient inutilement retardées.

25.11 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/473 révision n° 1, présentée par la Bolivie, concernant les spécifications d'exploitation temporaires. Elle a affirmé que les SARP existantes et les textes d'orientation correspondants permettaient de prévoir des limitations temporaires dans les spécifications d'exploitation, et a fait observer que les questions soulevées pourraient être réglées par des mesures prises à l'échelle régionale.

25.12 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/177, présentée par Singapour, avec le parrainage de la République dominicaine, de la Nouvelle-Zélande, des Philippines et de la Thaïlande, portant sur une meilleure compréhension des SARP pour une mise en œuvre efficace. Elle a reconnu le potentiel qu'offraient les canaux de communication tels que les webinaires et ICAO TV pour compléter les lettres aux États et les éléments indicatifs, faciliter le maintien des connaissances, renforcer le savoir-faire institutionnel, et mieux harmoniser les réglementations nationales avec les SARP de l'OACI.

25.13 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/88, présentée par l'Arabie saoudite, avec le parrainage du Programme international Cospas-Sarsat, qui a donné un aperçu de la Journée mondiale de la recherche et du sauvetage Cospas-Sarsat. Elle a pris acte du précédent constitué par la reconnaissance par l'OACI de journées de célébration telles que la journée mondiale des pilotes et la journée internationale des contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que de l'incidence sur les ressources de l'éventuelle modification de ce précédent. La célébration d'une Journée mondiale de la recherche et du sauvetage n'ayant pas été retenue dans les priorités existantes financées par le budget pour 2026-2028, elle a encouragé l'OACI à maintenir le précédent et toutes les parties prenantes à reconnaître la Journée susmentionnée.

25.14 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/478, présentée par la Colombie, avec le parrainage des États membres de la CLAC³³, concernant la nécessité de prévoir un cadre réglementaire pour les lunettes de vision nocturne. Elle a appuyé la proposition figurant dans la note et est convenue de soumettre au Conseil les mesures envisagées dans les suites à donner en vue d'un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2026-2028 et par des ressources extrabudgétaires.

25.15 Il a été pris acte des notes d'information présentées par l'Argentine (A42-WP/569 et A42-WP/582), la Chine (A42-WP/230, A42-WP/593, A42-WP/600 et A42-WP/601), la Bolivie (État plurinational de) (A42-WP/394), les Émirats arabes unis (A42-WP/91), les États-Unis (A42-WP/631), l'Inde (A42-WP/528), l'Iran (République islamique d') (A42-WP/292), et la Malaisie (A42-WP/612 révision n° 1).

Licences et formation du personnel de l'aviation

25.16 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/81, présentée par le Ghana, qui invitait l'Assemblée à reconnaître le rôle essentiel des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP) dans le système de sécurité de l'aviation et à définir des dispositions relatives à la formation en vue de leur inclusion dans l'Annexe 10. Elle a également examiné la note de travail A42-WP/317, présentée par le Kazakhstan, qui proposait d'élaborer des dispositions relatives à la formation et à la délivrance de licences pour les ATSEP au titre de l'Annexe 1 – *Licences du personnel*, ainsi que la note de travail A42-WP/353, présentée par l'IFATSEA, qui proposait d'intégrer l'intelligence artificielle (IA) et la cybersécurité dans les directives relatives aux domaines de formation des ATSEP. Elle a noté le rôle vital que jouaient les ATSEP dans le système de sécurité de l'aviation et s'est dite consciente qu'il importait de tenir compte des risques liés à l'IA et des dangers en termes de cybersécurité, précisant que ces questions devaient être examinées dans l'optique des risques et de la performance et qu'il était peut-être trop tôt pour utiliser l'IA dans le secteur de l'aviation. Elle s'est également penchée sur l'adéquation des dispositions touchant à la formation et à la délivrance de licences. Rappelant les débats des sessions précédentes de l'Assemblée de l'OACI et au vu des éléments exposés dans les notes susmentionnées, elle est convenue de

³³ Belize, Bolivie (État plurinational de), Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

soumettre le contenu des notes de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

25.17 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/179, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de l'IFALPA, qui a recommandé d'étoffer les dispositions et orientations relatives à la formation et l'évaluation fondées sur la compétence (CBTA) afin d'appuyer la mise en œuvre et la supervision d'un programme de CBTA normalisé pour les pilotes dans l'ensemble des États membres. Elle a pris note de l'impulsion donnée à l'échelle mondiale à la mise en œuvre d'un tel programme au moyen du cadre actuel des compétences des pilotes, ainsi que des travaux en cours au sein de l'Organisation, s'est dite favorable à l'application d'une démarche scientifique et est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

25.18 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/296, présentée par la CANSO, qui a recommandé l'établissement d'une approche progressive en matière de délivrance de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne. Elle a appuyé cette recommandation, soulignant qu'elle pouvait favoriser la réussite des étudiants et remédier aux contraintes en termes de ressources. Elle est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

25.19 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/301, présentée par le Kazakhstan, avec le parrainage de l'ACI, qui a mis en avant la nécessité de fixer un cadre OACI pour l'élaboration de critères de formation et d'éléments indicatifs pour les inspecteurs d'aérodromes et d'aides au sol (AGA). Elle a décidé de soumettre cette proposition au Conseil pour un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2025-2028 et de la disponibilité de contributions extrabudgétaires.

25.20 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/316, présentée par le Kazakhstan, qui a recommandé de définir des orientations sur l'emploi de simulateurs d'entraînement pour la formation et la délivrance de licences au personnel de l'aviation autre que les membres d'équipages de conduite. Elle a noté que cette question figurait dans le programme de travail de l'Organisation, et est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

25.21 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/474, présentée par la République dominicaine, qui a recommandé d'inclure l'intelligence artificielle (IA) et la gestion de projets dans la formation des professionnels de l'aviation. Elle est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

25.22 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par les États-Unis (A42-WP/620), le Japon (A42-WP/544), la Turkiye (A42-WP/630) et l'IFATSEA (A42-WP/444).

Navigabilité

25.23 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/280, présentée par la FSF, avec le parrainage de Singapour et du Royaume-Uni, dans laquelle il a été fait état des résultats d'une étude sur l'analyse des besoins en matière de navigabilité. La note a mis en lumière les risques systémiques pour la sécurité liés aux pannes d'un composant – tant pour les composants ne faisant pas partie d'un groupe motopropulseur (NP) que pour ceux qui en font partie (PP), les lacunes en termes de supervision réglementaire et la sous-utilisation du Réseau en ligne sur le maintien de la navigabilité de l'OACI. La

Commission s'est dite consciente des risques élevés liés aux pannes de composants NP et PP au niveau mondial, a apporté son soutien aux recommandations et est convenue de soumettre au Conseil les mesures proposées dans les suites à donner en vue d'un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget 2026-2028 et de la disponibilité de contributions extrabudgétaires.

25.24 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/123, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de Singapour et de la FSF, et s'est dite consciente qu'il était important de conserver des informations de contact exactes dans les registres de l'OACI. Elle est convenue que l'Assemblée devrait charger le Conseil d'assurer des mises à jour régulières de la circulaire 95, *Maintien de la navigabilité des aéronefs en service et du Répertoire des administrations nationales de l'aviation civile* (Doc 7604), et d'encourager les États à utiliser activement le Réseau en ligne sur le maintien de la navigabilité et le Doc 7604 pour favoriser l'échange rapide d'informations fiables au niveau mondial.

25.25 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/211, présentée par la CAFAC au nom de 54 États africains³⁴, qui a exhorté l'OACI, les États et les parties prenantes à donner la priorité à l'élaboration d'un cadre réglementaire, à la mise en place d'infrastructures, au renforcement des capacités et aux travaux de recherche pour soutenir une gestion durable de la fin de vie des aéronefs, en ce compris le démantèlement, le recyclage et la réutilisation sûre des pièces, dans le respect des normes internationales. Elle a pris note des travaux que menait l'OACI à cet égard et est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi. Elle a également souligné la nécessité de continuer à recourir aux mécanismes existants de l'OACI.

25.26 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/74, présentée par l'ICCAIA, l'IFALPA et l'IBAC, avec le parrainage de la Royal Aeronautical Society (RAeS), concernant la difficulté de remplacer les halons. Elle est convenue de la nécessité d'évaluer la disponibilité des réserves mondiales de halons, de mettre l'accent sur la poursuite de la recherche sur les solutions de recharge et de prendre des décisions après la 42^e session sur la base de données factuelles et d'évaluations des stocks.

25.27 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par la Chine (A42-WP/588 révision n° 1), le Kazakhstan (A42-WP/493), et l'ICCAIA (A42-WP/395).

25.28 À la lumière des délibérations, la Commission est convenue de présenter la résolution ci-après, en remplacement de la résolution A39-13 de l'Assemblée, pour adoption par la Plénière :

Résolution 25/1 : Remplacement des halons

L'Assemblée,

Reconnaissant l'importance des systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs pour la sécurité des vols,

Reconnaissant que les hydrocarbures halogénés (halons) ont été pendant plus de cinquante ans les principaux agents extincteurs utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

Considérant que, suite à une entente internationale, la production de halons a cessé parce que leur présence dans l'atmosphère contribue à l'appauvrissement de la couche d'ozone et aux changements climatiques,

³⁴ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

Reconnaissant qu'il faut faire davantage en raison de la diminution des réserves disponibles de halons et de l'incertitude les concernant et que la communauté environnementale continue de s'inquiéter du fait que l'on n'a pas mis au point de produits de remplacement des halons pour tous les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

Reconnaissant que les spécifications de performances minimales pour chaque application de halons ont déjà été élaborées par le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord, avec la participation de l'industrie et des autorités chargées de la réglementation,

Reconnaissant qu'il existe pour chaque application de halons des exigences strictes spécifiques aux aéronefs qui doivent être satisfaites avant qu'un produit de remplacement ne puisse être introduit,

Reconnaissant que l'industrie des constructeurs d'aéronefs a établi des mécanismes pour la participation des parties prenantes à l'élaboration de solutions communes pour le remplacement des halons selon un calendrier réaliste pour ce qui est des applications concernant les compartiments de fret,

Reconnaissant que, comme leur production est interdite en vertu d'une entente internationale, les halons sont désormais obtenus exclusivement par récupération, régénération et recyclage et que le recyclage des halons doit donc être rigoureusement contrôlé pour prévenir la possibilité que des halons contaminés ne soient fournis à l'industrie aéronautique civile,

Reconnaissant que toute stratégie doit dépendre de produits de remplacement qui ne constituent pas un risque inacceptable pour l'environnement ou la santé, comparativement aux halons qu'ils visent à remplacer,

1. *Prie instamment* les États et leur industrie aéronautique d'accélérer la mise au point et l'introduction de produits de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret des aéronefs ;
2. *Prie instamment* les États de déterminer les réserves et la qualité des halons qu'ils détiennent et d'en assurer le suivi ;
3. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement, par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du Groupe de l'évaluation technique et économique, sur la question des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;
4. *Encourage* les États à collaborer avec le consortium des industries pour les applications moteurs/GAP et avec le Groupe de travail sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ;
5. *Encourage* les États à appuyer les mesures visant à réduire au minimum les émissions de halons non nécessaires qui se produisent en l'absence de tout incendie compromettant la sécurité et à assurer une meilleure gestion et une meilleure préservation des réserves de halons existantes ;
6. *Encourage* les États à se concerter, par l'intermédiaire de l'OACI, avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'organe consultatif du Protocole de Montréal, le Groupe de l'évaluation technique et économique et le Comité des choix techniques pour la

lutte contre les incendies pour évaluer les réserves mondiales de halons et appuyer la gestion durable des banques de halons existantes, y compris une demande de dérogation pour utilisation essentielle concernant les halons dans les compartiments de fret des aéronefs au titre du Protocole de Montréal, afin de maintenir la sécurité de l'aviation ;

7. *Charge* le Conseil, en coordination avec les acteurs du secteur et sur la base de l'évaluation de la disponibilité des réserves mondiales de halons, d'élaborer une proposition visant à fixer une date limite révisée, effective et durable pour le remplacement des halons dans l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs* pour les nouveaux aéronefs qui font l'objet d'une demande de certificat de type. Cette proposition sera fondée sur des données exhaustives, notamment la disponibilité des halons, les progrès réalisés dans la mise au point de solutions de remplacement, et tiendra compte des considérations de sécurité ;

8. *Charge* le Conseil d'exiger le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret utilisés dans les aéronefs pour lesquels une demande de certification de type sera présentée après une date déterminée à l'horizon de 2024 ;

9. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A39-13.

APPENDICE

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL RELATIVES AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION TECHNIQUE

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
23	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne	A42-WP/655 et révision n° 1	Projet de texte pour la partie « Généralités » du rapport de la Commission technique et projet de rapport sur le point 23 de l'ordre du jour
		A42-WP/695	Partie « Généralités » et point 23 de l'ordre du jour du rapport de la commission technique
		A42-WP/17	La stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation : approbation de l'édition 2026-2028 du plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
		A42-WP/31	Stratégie globale pour la navigation aérienne : approbation de la huitième édition du plan mondial de navigation aérienne (GANP)
		A42-WP/92* et révision n° 1	National aviation safety plan
		A42-WP/137	Intégration des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans le futur plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
		A42-WP/175	Une approche fondée sur les données renforcée afin de déterminer les risques mondiaux pour la sécurité opérationnelle
		A42-WP/189	Retirée
		A42-WP/192	Améliorer l'efficacité et la réalisation des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et des cadres de performance
		A42-WP/202	Prise en compte au niveau régional des initiatives d'amélioration des opérations
		A42-WP/209	Harmoniser davantage les plans mondiaux : vers l'introduction de l'efficacité axée sur l'utilisateur dans les stratégies en matière d'aviation
		A42-WP/341	Gestion du trafic aérien : un impératif stratégique mondial pour l'aviation du futur
		A42-WP/345*	Avances en el cálculo de indicadores clave de rendimiento (KPI) del GANP – Volumen III
		A42-WP/350*	Global air navigation plan: regional implementation

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/378*	Difficulties encountered by States and regions in implementing the Global Air Navigation Plan as updates are made, and suggestion of actions
		A42-WP/432	Délais appropriés pour l'élaboration d'une méthode de planification et la mise en œuvre des exigences techniques et opérationnelles prévues dans les plans de navigation aérienne
		A42-WP/522*	The complete air traffic system (CATS) CONOPS for future skies: a strategic industry plan for global ATM transformation
		A42-WP/527	Incidences de décisions unilatérales sur l'aviation civile internationale et sur le plan mondial de navigation aérienne (GANP)
		A42-WP/529*	Modernising flight rules for the future of aviation: an evolutionary imperative
		A42-WP/537*	Saudi national air navigation plan (SNAP)
		A42-WP/543*	Update of national air navigation plan and governance plan for the organization
		A42-WP/589*	Enhancing the monitoring of operational performance metrics for critical equipment to improve the resilience of air navigation services
		A42-WP/594*	Enhancing the implementation of FF-ICE in the global strategic pre-flight planning phase
		A42-WP/595*	TBO validation achievements of China
		A42-WP/596*	Accelerating global governance of the information interoperability framework
		A42-WP/603*	Coordination mechanism of financial safety monitoring and aviation safety oversight for air carriers
		A42-WP607*	Implementation status of Aviation System Block Upgrades in China
24	Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne	A42-WP/656	Projet de rapport sur le point 24 de l'ordre du jour
		A42-WP/696 et révision n° 1	Rapport de la Commission technique sur le point 24 de l'ordre du jour
		A42-WP/18	Optimisation de l'espace aérien transrégional situé au-dessus de la haute mer afin d'améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/23	Initiatives et activités clés en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne
		A42-WP/30	Rapport sur les résultats de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-CONF/14)
		A42-WP/32	Aider les états au moyen de la coopération régionale
		A42-WP/33	Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques
		A42-WP/34	Brouillage radiofréquence du système mondial de navigation par satellite (GNSS)
		A42-WP/43	Publication des rapports finaux d'enquête sur les accidents
		A42-WP/47*	Aviation safety and air navigation improvement: the use of space-based ADS-B
		A42-WP/48	Renforcement des capacités des organismes régionaux d'enquête sur les accidents aux fins d'aider les États dans la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI
		A42-WP/49	Mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI concernant la collecte et l'analyse de données sur les accidents et incidents d'aviation ainsi que les recommandations en matière de sécurité de l'aviation
		A42-WP/50*	The activity of the Interstate Aviation Committee in the field of ensuring aviation safety of remotely piloted aircraft
		A42-WP/56	Normes sur la sécurité des systèmes d'aéronef non habité (UAS) – cadre réglementaire d'Oman pour l'intégration en toute sécurité des drones dans son espace aérien
		A42-WP/60*	Reduced longitudinal separation over high seas airspace
		A42-WP/62*	Enhancing the integration of remotely piloted aircraft systems (RPAS) safety data into state safety programmes (SSPs)
		A42-WP/63* révision n° 1	Higher airspace operations
		A42-WP/82	
		A42-WP/83	Mesures prospectives pour relever les défis posés par les débris spatiaux pour l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO) Fatigue cognitive et surcharge d'informations dans le poste de pilotage numérique : atténuer

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/84*	les risques émergents liés aux performances humaines
		A42-WP/85	State safety risk management: a data-driven approach through a State safety risk register
			Renforcer la normalisation de la publication des cartes d'approche pour les opérations ILS
		A42-WP/87	CAT II/III : titres et minimums
		A42-WP/94*	Modernisation de la gestion de la fatigue et des normes de performances humaines dans le contrôle de la circulation aérienne
		A42-WP/106*	Remote aerodrome air traffic services in Saudi Arabia
		A42-WP/108	Introduction of data link services
		A42-WP/110	Atténuer les vulnérabilités des GNSS dans l'aviation : renforcer la résilience et la continuité opérationnelle
		A42-WP/115*	Fatigue dans l'environnement de maintenance aéronautique
		A42-WP/134	Protection of radio altimeter systems from the undesirable impact of 5G telecommunication networks deployed around the aerodromes and heliports
		A42-WP/135	Surveiller et analyser en temps réel le brouillage du GNSS pour renforcer la sécurité de l'aviation
		A42-WP/145	Élaboration de normes techniques et de lignes directrices opérationnelles sous l'égide des services de l'État pour faciliter la mise en place d'une gestion totale d'aéroport (TAM)
		A42-WP/148	Élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) pour l'utilisation des systèmes d'aéronefs non habités (UAS) pour la vérification au sol des aides à la navigation
		A42-WP/155	Élaboration de SARP et de documents d'orientation pour la protection des installations de communication, de navigation et de surveillance
		A42-WP/157*	Renforcer la résilience des infrastructures aux catastrophes naturelles
		A42-WP/159* et révision n° 1	Establishment of the frequency spectrum management office (FSMO)
			Extended implementation and application of flight and flow information for a collaborative environment (FF-ICE) in the strategic phase of global pre-flight plan

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/160	Élaborer et mettre en œuvre sans délai, à titre prioritaire, une solution provisoire pour faciliter la réalisation, dans des conditions sûres et conformes aux dispositions juridiques, de vols effectués en haute mer par des systèmes d'aéronefs non habités (UAS)
		A42-WP/166*	Advanced air mobility in India: current position and developments
		A42-WP/167	Améliorer la sécurité et la performance en utilisant des programmes de soutien par les pairs (PSP) pour les titulaires de licence d'aviation
		A42-WP/170*	AAM operations at the Expo 2025 Osaka, Kansai, Japan
		A42-WP/171	Efforts supplémentaires pour assurer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM
		A42-WP/172* et révision n° 1	Asia-Pacific reference materials for regulators to facilitate advanced air mobility
		A42-WP/173*	Skyinspect360: Advancing runway inspection technologies for enhanced safety and efficiency
		A42-WP/174	Gestion de la fatigue des contrôleurs de la circulation aérienne
		A42-WP/187	Mise en place à l'échelle mondiale des licences délivrées par voie électronique au personnel de l'aviation
		A42-WP/188	Étendre la capacité de l'espace aérien en introduisant de nouvelles normes de séparation dans les régions de contrôle océanique
		A42-WP190	Adaptation de la navigation à l'activité solaire : pallier les limites du GNSS dans les régions équatoriales et les basses latitudes
		A42-WP/193*	Enhancing safety in air transport of dangerous goods through innovative technologies
		A42-WP/194	Échange continu d'informations sur l'aviation mondiale basé sur la SWIM : Pratiques et recommandations pour une collaboration future
		A42-WP/195*	Development of guidance materials for certification and operations of electric vertical take-off landing (EVTOL) powered-lift aircraft for cross-border operations and regulatory framework for different categories of unmanned aircraft systems
		A42-WP/196	Proposition de normalisation des interfaces de téléchargement des données d'enregistreurs de

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/197	bord et des systèmes matériel et logiciel connexes
		A42-WP/203*	Conditions d'entrée des équipes de recherches et sauvetage
		A42-WP/204	Enhancing regulatory and oversight framework for ground handling services at airports
		A42-WP/206	Résilience du système mondial de navigation par satellite (GNSS) face au brouillage radiofréquence (RFI)
		A42-WP/207*	Renforcement des mécanismes régionaux de supervision de la sécurité et d'enquête dans la région AFI
		A42-WP/208	Action for prevention of runway excursion: an identified global-high risk category of occurrences
		A42-WP/210	Développement d'un outil standardisé de surveillance et de contrôle des obstacles autour des aérodromes
		A42-WP/212	Mise en place d'un réseau opérationnel minimum (MON)
		A42-WP/213*	Mise en œuvre des normes et pratiques recommandées révisées de l'Annexe 14, volume I, sur les surfaces de limitation d'obstacles
		A42-WP/214*	A strategic framework for higher airspace operations (HAO)
		A42-WP/215 et révision n° 1	Guidance framework for evaluating psychoactive substance use among aviation personnel
		A42-WP/216*	Renforcer la résilience de l'aviation face aux événements météorologiques dangereux
		A42-WP/220	E-governance in civil aviation (EGCA) online portal for foreign aircraft maintenance organisations
		A42-WP/221*	Validation automatique des licences pour le personnel technique aéronautique entre les états membres de la COCESNA sur la base des dispositions de l'Annexe 1 de l'OACI
		A42-WP/223*	Risk-based safety oversight: a scalable, data-driven approach using safety risk profile
		A42-WP/225	Enhancing standards for UAS transport of dangerous goods in health, emergency and humanitarian operations
			Accélérer l'innovation dans la prestation de services de gestion du trafic aérien (ATM)

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/226	Renforcer l'intégration en toute sécurité des lancements et des retours de véhicules spatiaux dans la gestion de l'espace aérien mondial
		A42-WP/227	Amélioration de la planification et de la préparation aux situations d'urgence dans les aérodromes
		A42-WP/228	Reconnaissance mutuelle des certificats d'organismes de maintenance agréés
		A42-WP/229	Approche stratégique pour faire face aux risques que présentent les oiseaux pour la sécurité de l'aviation
		A42-WP/231	Maîtrise des risques au regard des rapides avancées réalisées dans le domaine des carburants d'aviation durables : Élaboration de mesures normalisées à l'échelle mondiale pour la gestion de la qualité des carburants d'aviation
		A42-WP/232	Promotion de la santé et prévention et dépistage des maladies dans les examens médicaux de l'aviation
		A42-WP/235*	Measures to prevent runway incursions in response to the accident at Haneda airport that occurred on 2 January 2024
	A42-WP/236 et révision n° 1		Délivrance de licences aux pilotes et aux techniciens de maintenance des aéronefs à décollage et atterrissage verticaux (ADAV) : discussions et évolution des exigences
		A42-WP/237	Réseaux opérationnels minimums régionaux de CNS
		A42-WP/238*	Update of letters of agreement between FIRs for the implementation of one-way flows
	A42-WP/251		Batteries au lithium - Perspectives de renforcement de la sécurité en cabine à partir de données scientifiques
		A42-WP/252	Établissement d'un centre d'avis de cyclones tropicaux (TCAC) au Brésil : Processus et soutien opérationnel
		A42-WP/258	Gestion de la fatigue
		A42-WP/259	Une culture positive de la sécurité
		A42-WP/260	Définir un cadre pour l'entretien préventif des chaussées des aérodromes : défis, possibilités et expérience de la République islamique d'Iran
	A42-WP/261 et révision n° 1		Le système « PEL » — solution brésilienne de licence numérique personnelle et nouvelles

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/269	solutions applicatives pour la gestion interactive des licences du personnel
		A42-WP/270	Enquêtes sur les accidents et incidents de mobilité aérienne avancée
		A42-WP/272*	Défis liés à la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système
		A42-WP/273*	Standardizing quantification of accident severity
		A42-WP/275*	Desarrollo de una taxonomía de peligros armonizada
		A42-WP/284*	Review on provision of the stop bar lighting configuration for the stop bars at the intermediate holding position
		A42-WP/287	Technical limitations for the implementation of the Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS)
		A42-WP/289	Hiérarchisation des mesures visant les vols d'UAS dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer
		A42-WP/291	Collaboration entre les ANSP pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'intégration de l'espace aérien lors des activités de transport spatial
		A42-WP/297	Faire progresser les politiques fondées sur des données probantes grâce à la collecte normalisée de données concernant le personnel de l'aviation
		A42-WP/306*	La certification et le maintien de la navigabilité à l'ère de l'aviation hyperpersonnalisée et à la demande
		A42-WP/309	Enhancing safety and coordination on airport aprons: a call for ICAO implementation guidance on apron management services (AMS)
		A42-WP/311	Élaboration d'un système de gestion du trafic aérien pour les vols de drones en zone urbaine à forte densité : création de lignes directrices par l'OACI pour l'intégration de l'UTM à l'ATM aux aéroports internationaux
			Normalisation mondiale des bases de données de questions d'examen d'obtention de licences pour les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les techniciens de maintenance d'aéronefs

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/312*	Design of a methodological framework to assess community acceptance of urban air mobility (UAM): findings from the Dominican Republic
		A42-WP/314	Élaboration d'orientations de l'OACI sur l'utilisation de l'intelligence artificielle pour la surveillance de la sécurité des aérodromes
		A42-WP/318	Combler l'écart : élaborer des directives normalisées d'évaluation psychométrique en matière de délivrance des licences de pilote pour renforcer la sécurité de l'aviation mondiale
		A42-WP/326*	Use of ATS surveillance system in performance based separations
		A42-WP/327	Établissement d'une base de données mondiale des licences du personnel et des certificats des centres de formation
		A42-WP/329	Résilience du spectre : établir un équilibre entre l'efficience et la sécurité de l'aviation
		A42-WP/330	Pour plus de sécurité : améliorer la publication et les mécanismes de rapport d'enquête d'accident
		A42-WP/331	Mise en œuvre des ELT pour le suivi en situation de détresse [ELT(DT)] en soutien du système mondial de détresse et de sécurité aéronautiques (GADSS)
		A42-WP/334	Promouvoir le développement de programmes de soutien entre pairs dans le secteur aérien
		A42-WP/335	Interférences radio (RFI) du GNSS
		A42-WP/336	Activités additionnelles nécessaires pour assurer la mise en œuvre efficace du FF-ICE pour les utilisateurs de l'espace aérien
		A42-WP/337*	Meteorological services in support of air traffic flow management
		A42-WP/342*	Vigilancia basada en riesgos para los servicios de navegación aérea
		A42-WP/343*	Integrating drone technologies into visual aid flight checks: towards ICAO harmonization
		A42-WP/344	Cadre mondial pour la gestion des urgences médicales en vol — normes relatives à l'intégration des protocoles des transporteurs aériens et du personnel médical
		A42-WP/347	Élaboration de normes réglementaires concernant la délivrance de licences et la

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/348	certification des pilotes et des exploitants à l'ère de la mobilité aérienne urbaine
		A42-WP/349	Défense de la position de l'OACI sur les questions relatives au spectre des fréquences utilisé pour les systèmes de communications aéronautiques qui seront examinées à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2027
		A42-WP/351	Proposition de hausser l'âge limite des pilotes en équipage multiple du transport aérien commercial à 67 ans
		A42-WP/352*	Proposition visant à faire progresser l'intégration des opérations spatiales dans l'écosystème de l'aviation civile internationale
		A42-WP/355*	Factores que pueden dificultar la implantación del SSP
		A42-WP/358	New aviation ecosystem
		A42-WP/381	Notions fondamentales de la sécurité : certification des aérodromes
		A42-WP/383	Réflexions sur la réglementation et l'utilisation intégrée de l'espace aérien par les aéronefs avec équipage et sans équipage
		A42-WP/387*	Mise en œuvre d'un système multidisciplinaire de gestion complète de la santé en aviation fondé sur les principes du SGS
		A42-WP/400	Establecimiento de normativas, procedimientos y OJT para la implementación de los sistemas de aeronaves no piloteadas (RPAS) en los Estados Miembros de COCESNA
		A42-WP/403	Position des États arabes sur une proposition visant à établir un Programme mondial d'audit de l'efficacité de la navigation aérienne
		A42-WP/404*	Élaboration de lignes directrices relatives à l'évaluation des risques pour la santé mentale destinées au personnel chargé de la sûreté de l'aviation
		A42-WP/411	Iniciativa sobre programa regional de OJT AIG para la formación de investigadores de accidentes mediante la coordinación de ICMS (COCESNA GRIAA)
		A42-WP/413*	Respect des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago
			Desarrollo de competencias para el análisis de seguridad operacional en el marco de una investigación de accidentes de aviación

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/415	Utilisation de technologies de pointe pour l'inspection en vol (DRONES/UAS et RPAS)
		A42-WP/417	Prise en compte des traits de personnalité dans les processus de sélection du personnel assumant les fonctions du contrôle de la circulation aérienne
		A42-WP/418*	Criterios para la implementación de la inteligencia artificial en la gestión de datos de seguridad operacional en aeronáutica civil
		A42-WP/423	Réalisation d'études pour promouvoir l'utilisation de systèmes de renforcement au sol (GBAS) dans les endroits où les possibilités de mise en place de tels systèmes sont limitées
		A42-WP/424	Proposition pour l'élaboration de SARP mondiaux visant à intégrer l'intelligence artificielle dans les systèmes de gestion des risques de fatigue des contrôleurs de la circulation aérienne
		A42-WP/426*	Necesidad de establecer un marco normativo en el Documento 9613 para el espacio aéreo libre de rutas (FRA)
		A42-WP/427*	Lecciones aprendidas en ejercicio de simulación de erupciones de cenizas volcánicas para mejorar el grado de preparación del sistema de aviación civil
		A42-WP/428*	Implementación de torres de control digitales en los aeropuertos de villavicencio, bahía solano y tibú como iniciativas piloto para la modernización del tráfico aéreo en Colombia
		A42-WP/431*	Guia regional sobre peligro aviario y fauna (PAF)
		A42-WP/435* et révision n° 1	Necesidad de unificación internacional en los criterios de superficies limitadoras de obstáculos (SLO) y volúmenes libres de obstáculos (OFV) en vertipuertos
		A42-WP/441*	Aviación no tripulada: visor geográfico para el control operacional
		A42-WP/442	Incidence des effets des changements climatiques sur l'élaboration des procédures de navigation aérienne
		A42-WP/443	Défis que pose l'exploitation de l'espace aérien supérieur
		A42-WP/445	Évaluation de la visibilité, conformément aux procédures, du dispositif lumineux d'approche

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/446*	à la hauteur de décision pour différentes catégories et géométries d'approche ILS
			Transición de la difusión de datos OPMET de AFTN/AMHS a SWIM
		A42-WP/455*	Human factors in civil aviation safety oversight
		A42-WP/457*	Implementación de la armonización regulatoria
		A42-WP/464	Bandes de piste et aires de sécurité d'extrémité de piste dynamiques, adaptées à la direction du mouvement et aux distances déclarées : un concept différent conforme à l'Annexe 14, volume I
		A42-WP/465	Utilisation des transitions en complément des arrivées normalisées aux instruments (STAR) : proposition d'inclusion dans les PANS-OPS (Doc 8168), volume II
		A42-WP/467	Création d'un groupe d'étude sur l'application de l'intelligence artificielle à l'aviation
		A42-WP/479	Stratégie de sécurité des données aéronautiques ADS-B
		A42-WP/480	Mise en place d'un cadre juridique pour le classement au niveau mondial des rapports d'enquête sur les accidents d'aviation
		A42-WP/494	Entrée dans un espace aérien nécessitant l'ACAS II/TCAS 7.1 lorsque cet équipement est défaillant
		A42-WP/495	Élaboration d'un cadre mondial pour les vols transfrontaliers de drones
		A42-WP/496	Assistance des victimes d'accident d'aviation civile et de leurs familles
		A42-WP/500*	Regulatory challenges and harmonization needs for electric vertical take-off and landing (EVTOL) certification in advanced air mobility
		A42-WP/501*	Summary of the evidence for peer support in aviation
		A42-WP/520*	Accelerating advanced air mobility (AAM) integration through a holistic roadmap and innovation platforms in Saudi Arabia
		A42-WP/521*	Extended minimum crew operations
		A42-WP/523*	Strengthening effective SSP implementation
		A42-WP/534*	Prevention of controlled flight into terrain (CFIT) accidents on approach
		A42-WP/566*	Malaysia's preparation for advanced air mobility implementation

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/567*	Managing unmanned aircraft system (UAS) system operation within Kuala Lumpur and Kota Kinabalu flight information regions
		A42-WP/568*	Prevention of fatigue in aviation technical and mechanical personnel for the continuous improvement of safety
		A42-WP/581*	Étude sur les mesures de prévention de la fatigue chez les équipages telles que prévues à l'Annexe 6, partie 1 des SARP de l'OACI, d'après l'application des SARP par les États et l'interprétation des dispositifs nationaux de prévention de la fatigue par les exploitants (2024)
		A42-WP/583*	Wildlife hazard management in the context of global aviation growth
		A42-WP/597*	Aviation public health management scheme in response to pandemics
		A42-WP/598*	The application of FOD detection equipment on airport pavement
		A42-WP/605*	Progress of improving regional harmonized hazardous weather information facilitated by China
		A42-WP/611*	Managing chronic anxiety and fatigue in conflict zones
		A42-WP/613*	Aviation pathology in aircraft accident investigation
		A42-WP/615*	The difficulties of predictability and advance coordination related to random reentry of space debris
		A42-WP/617*	Definition and delimitation of outer space
		A42-WP/618*	The United States Federal Aviation Administration advanced air mobility activities
		A42-WP/621*	Global standardization of operational control in the era of AI and automated flight planning
		A42-WP/622*	Navigating through PNT loss: defining a minimum operating network of ground-based navigation aids
		A42-WP/623*	Global harmonization of flight planning: mitigating operational risk pending the 'sunset' of the ICAO 2012 Flight Plan
		A42-WP/624*	The implementation of e-licensing in air transport of dangerous goods for service efficiency
		A42-WP/626*	Efficiency enhancement program

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/627*	Use of DME/DME positioning in Türkiye to support RNP operations as a precaution against GNSS interruptions
		A42-WP/628*	Implementation of (simultaneous independent) triple runway operations (TRO) at Istanbul airport
		A42-WP/629*	Anti jamming antenna modification
		A42-WP/635*	Bridging innovation and regulation: the role of sandbox in AAM development
		A42-WP/636*	Unmanned aircraft system (UAS) traffic management (UTM) activities in the United States
25	Autres questions à examiner par la Commission technique	A42-WP/657	Projet de rapport sur le point 25 de l'ordre du jour
		A42-WP/697	Rapport de la Commission technique sur le point 25 de l'ordre du jour
		A42-WP/61	Politique en matière d'octroi de dérogations et cadre d'orientations pour l'aviation
		A42-WP/66	Nécessité de revoir et d'harmoniser l'Annexe 11 à la Convention de Chicago - Services de la circulation aérienne (ATS) avec le Doc 9426 – <i>Manuel de planification des services de la circulation aérienne</i> et d'aligner les exigences relatives à la conception de l'espace aérien et des routes ATS sur le Doc 8168 – <i>Procédures pour les services de navigation aérienne</i> (PANS-OPS)
		A42-WP/74	Le défi du remplacement des halons : trouver un équilibre entre la sécurité incendie, les objectifs environnementaux et l'état de préparation des acteurs du secteur
		A42-WP/81	L'importance de conserver les ATSEP dans les PANS — Formation (Doc 9868) de l'OACI
		A42-WP/88	Célébration de la journée mondiale de la recherche et du sauvetage COSPAS-SARSAT
		A42-WP/91*	Updates on the rectification of the Arabic interpretation of the term “dangerous goods”
		A42-WP/98	Certification des fournisseurs de services de navigation aérienne
		A42-WP/123	Gestion par les États des informations sur la navigabilité, avec l'OACI
		A42-WP/168	Harmoniser les pratiques de supervision concernant les exploitants aériens étrangers

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/177 et révision n° 1	Améliorer la compréhension des normes et pratiques recommandées (SARP) pour une mise en œuvre efficace
		A42-WP/179	Appuyer l'amélioration des compétences des pilotes en modifiant la formation et l'évaluation fondées sur la compétence (CBTA) de l'OACI
		A42-WP/191	Prise en compte des risques liés à l'essor rapide du transport de passagers par montgolfière
		A42-WP/211	Promouvoir la gestion durable de fin de vie des aéronefs
		A42-WP/230*	Safety recommendations for the planning and construction of airports on plateaus and complex terrains
		A42-WP/280	Renforcement de la surveillance mondiale de la navigabilité : traitement des défaillances des composants du système et des lacunes dans l'échange d'informations sur la sécurité
		A42-WP/292*	Strategic planning and optimization of Iran's airport network: demand forecasting, cost modelling, and scenario-based planning
		A42-WP/296	Licences progressives pour les contrôleurs aériens (ATCO)
		A42-WP/301	Établir des cadres OACI de formation et de compétences pour les inspecteurs d'aérodromes et d'aides au sol (AGA)
		A42-WP/310 et révision n° 1	Élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI sur la mise en œuvre harmonisée des systèmes de gestion de la qualité dans l'aviation et la supervision connexe de la base de l'EUR DOC 048
		A42-WP/313	Remédier aux problèmes de performance et de fiabilité pour les prestataires de services de communications (CSP) et les prestataires de services satellitaires (SSP)
		A42-WP/316	Au-delà du poste de pilotage : le prochain défi de l'OACI dans la formation par simulation (progrès et expansion)
		A42-WP/317	Disposition relative à la délivrance de licences du personnel aux ingénieurs électroniciens en sécurité de la circulation aérienne (ATSEP) et élaboration de normes de mises en œuvre correspondantes de l'OACI
		A42-WP/332	Renforcement de la collaboration entre l'organisation de l'aviation civile internationale

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
			(OACI) et les organisations de normalisation pour améliorer la sécurité, l'innovation et la durabilité dans l'aviation
		A42-WP/333 Révision n° 1	Mise en vigueur de nouvelles obligations liées à l'exploitation des aéronefs
		A42-WP/353	Moderniser la formation en sécurité aérienne : inclure l'intelligence artificielle et la cybersécurité dans les normes de compétences de l'OACI pour l'ATSEP
		A42-WP/364*	Certificación proveedor de servicios de transito aereo (ATSP)
		A42-WP/394*	Aplicación de la guia regional sobre implantacion de procedimientos PBN para pistas de vuelo visual
		A42-WP/395*	Aircraft fire suppression – halon replacement
		A42-WP/444*	Harmonized ATSEP training: emphasizing system interconnectivity and lessons from recent outages
		A42-WP/473 et révision n° 1 A42-WP/474	Nécessité de spécifications d'exploitation temporaires Nécessité de mettre à jour les cadres de compétences du personnel de l'aviation conformément aux nouvelles tendances en matière d'IA et de gestion professionnelle de projets
		A42-WP/478	Vols d'évacuation sanitaire aérienne utilisant des lunettes de vision nocturne (NVG) dans des aéronefs à voilure tournante et à voilure fixe
		A42-WP/493*	Digitalization of airworthiness approvals – an initiative by Kazakhstan and the way forward for ICAO
		A42-WP/506*	Safety and economic benefits of an electronic platform for cross-border transfers of aircraft
		A42-WP/528*	Measure for airside services standard
		A42-WP/530*	Method engineering strategy to calculate the required number of ANS and AGA inspectors required
		A42-WP/544*	Initiatives for promoting active engagement in pilots and aircraft mechanics
		A42-WP/545*	In support of global standards on ground handling
		A42-WP/550*	In support of streamlining ground handling safety oversight
		A42-WP/569*	Establecimiento de autoridad delegada en la República Argentina

* Note d'information.

Point de l'ordre du jour	Sujet	Nº de note	Titre
		A42-WP/582*	Diseño y mantenimiento de la ergonomía en las dependencias ATS
		A42-WP/588* et révision n° 1	Research on key safety risks and related airworthiness requirements of electric propulsion aircraft
		A42-WP/593*	Progress on incorporating approach light bridges into relevant ICAO regulatory standards amendments
		A42-WP/599*	Airport equipment certification management system in China
		A42-WP/600*	Improving the quality and efficiency of airport construction with digital building technology
		A42-WP/601*	Implementation of evaluating the airport pavement bearing strength by ACR-PCR software in China
		A42-WP/612* et révision n° 1	Digital transformation of civil aviation authority oversight functions: Malaysia's experience and proposal for global adoption
		A42-WP/620*	International harmonization of flight simulation training device (FSTD) standards using consensus standards
		A42-WP/630*	Development and validation of the pace cognitive test battery for aviation
		A42-WP/631*	A new air traffic control system in the United States
		A42-WP/632*	Addressing gaps between ICAO Annex 14 Volume I and STOLPORT Manual (Doc 9150)

— FIN —

* Note d'information.

ISBN 978-92-9275-949-0

A standard 1D barcode representing the ISBN 978-92-9275-949-0. The barcode is composed of vertical black lines of varying widths on a white background.

9 7 8 9 2 9 2 7 5 9 4 9 0