



| ICAO

Doc 10225, A42-EX

ASSEMBLÉE
QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMITÉ
EXÉCUTIF

RAPPORT

*Approuvé par le Comité exécutif de l'Assemblée
et publié sous l'autorité du Secrétaire général*



| ICAO

Doc 10225, A42-EX

ASSEMBLÉE
QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMITÉ
EXÉCUTIF

RAPPORT

*Approuvé par le Comité exécutif 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 10225, *Rapport du Comité exécutif*

Commande n° : 10225
ISBN 978-92-9275-934-6

© 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.

COMITÉ EXÉCUTIF
RAPPORT
TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT	<i>Page</i>
Rapport du Comité exécutif.....	1
Généralités	1
Délégations des États et des observateurs représentées	1
Ordre du jour.....	4
Point 10 : Arriérés de contributions	6
Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2022, 2023 et 2024	6
Point 12 : Programmes de facilitation.....	6
Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique	38
Point 14 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue	74
Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale.....	81
Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques.....	101
Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).....	130
Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre – Politique et activités	142
Point 19 : Multilinguisme à l'OACI	159
Point 20 : Innovation en aviation	162
Point 21 : Initiative de la Prochaine génération de professionnels en aviation (NGAP)	166
Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif.....	175
Appendice : Liste des notes de travail examinées par le Comité exécutif	187

CALENDRIER DES POINTS EXAMINÉS PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF

		DATE ET NUMÉRO DES SÉANCES								
		SEPTEMBRE							OCTOBRE	
POINT		24 MATIN 1, 2	25 APRÈS -MIDI 3*	26 MATIN/ APRÈS- MIDI 4, 5	27 APRÈS- MIDI 6		29 MATIN/ APRÈS- MIDI 7, 8	30 APRÈS -MIDI 9, 10*	1 MATIN/ APRÈS- MIDI 11, 12	2 MATIN 13
10.	Arriérés de contributions	X								
11.	Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2022, 2023 et 2024			X				X		
12.	Programmes de facilitation	X	X							X
13.	Sûreté de l'aviation — Politique						X			X
14.	Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue						X		X	
15.	Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale			X				X		
16.	Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques			X					X	
17.	Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)			X					X	
18.	Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre – Politique et activités				X				X	
19.	Multilinguisme à l'OACI			X					X	
20.	Innovation en aviation				X				X	
21.	Initiative de la Prochaine génération de professionnels en aviation (NGAP)				X				X	
22.	Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif						X	X		X

* Les troisième et dixième séances du Comité exécutif ont commencé à 17 heures.

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. Le Comité exécutif de la 42^e session de l'Assemblée a tenu 13 séances du 23 septembre au 3 octobre 2025. Les séances se sont tenues sous la présidence du Président de l'Assemblée, S. E. Monsieur Naif Ali Al-Abri (Oman).

Délégations des États et des observateurs représentées

2. Les 192 États membres ci-après, munis de lettres de créance valides, se sont fait représenter à toutes les séances du Comité ou à certaines d'entre elles :

Afghanistan	Canada	Guinée
Afrique du Sud	Chili	Guinée-Bissau
Albanie	Chine	Guinée équatoriale
Algérie	Chypre	Guyana
Allemagne	Colombie	Haïti
Andorre	Comores	Honduras
Angola	Congo	Hongrie
Antigua-et-Barbuda	Costa Rica	Îles Cook
Arabie saoudite	Côte d'Ivoire	Îles Marshall
Argentine	Croatie	Îles Salomon
Arménie	Cuba	Inde
Australie	Danemark	Indonésie
Autriche	Djibouti	Iran (République islamique d')
Azerbaïdjan	Dominique	Iraq
Bahamas	Égypte	Irlande
Bahreïn	El Salvador	Islande
Bangladesh	Émirats arabes unis	Israël
Barbade	Équateur	Italie
Bélarus	Érythrée	Jamaïque
Belgique	Espagne	Japon
Belize	Estonie	Jordanie
Bénin	États-Unis	Kazakhstan
Bhoutan	Éthiopie	Kenya
Bolivie (État plurinational de)	Fédération de Russie	Kirghizistan
Bosnie-Herzégovine	Fidji	Kiribati
Botswana	Finlande	Koweït
Brésil	France	Lesotho
Brunéi Darussalam	Gabon	Lettonie
Bulgarie	Gambie	Liban
Burkina Faso	Géorgie	Libéria
Burundi	Ghana	Libye
Cabo Verde	Grèce	Lituanie
Cambodge	Grenade	Luxembourg
Cameroun	Guatemala	Madagascar

Malaisie	Pérou	Slovaquie
Malawi	Philippines	Slovénie
Maldives	Pologne	Somalie
Mali	Portugal	Soudan
Malte	Qatar	Soudan du Sud
Maroc	République arabe syrienne	Sri Lanka
Maurice	République démocratique	Suède
Mauritanie	du Congo	Suisse
Mexique	République populaire	Suriname
Micronésie (États fédérés de)	démocratique de Corée	Tadjikistan
Monaco	République démocratique	Tchad
Mongolie	populaire lao	Tchéquie
Monténégro	République de Moldova	Thaïlande
Mozambique	République dominicaine	Timor-Leste
Namibie	République-Unie de	Togo
Nauru	Tanzanie	Tonga
Népal	Roumanie	Trinité-et-Tobago
Nicaragua	Royaume-Uni	Tunisie
Niger	Rwanda	Turkménistan
Nigéria	Saint-Kitts-et-Nevis	Turkiye
Norvège	Sainte-Lucie	Tuvalu
Nouvelle-Zélande	Saint-Marin	Ukraine
Oman	Saint-Vincent-et-les-	Uruguay
Ouganda	Grenadines	Vanuatu
Ouzbékistan	Samoa	Venezuela (République
Pakistan	Sao Tomé-et-Principe	bolivarienne du)
Palaos	Sénégal	Viet Nam
Panama	Serbie	Yémen
Papouasie-Nouvelle-Guinée	Seychelles	Zambie
Paraguay	Sierra Leone	Zimbabwe
Pays-Bas (Royaume des)	Singapour	

3. Ont également assisté à une ou plusieurs séances les observateurs et observatrices des 60 organisations internationales ci-après :

Académie de l'air et de l'espace (AAE)
 Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA)
 Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)
 Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA)
 Agence du Groupe de l'accord de Banjul chargée des enquêtes sur les accidents (BAGAIA)
 Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
 Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA)
 Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA)
 Association de droit international (ILA)
 Association des organisations africaines de formation aéronautique (AATO)
 Association du transport aérien international (IATA)

Association internationale de l'industrie pétrolière pour la conservation de l'environnement (IPIECA)
Association internationale d'éducation en aviation et en aérospatiale (ALICANTO)
Association internationale du fret aérien (TIACA)
Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)
ASTM International (ASTM)
Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile (AAMAC)
Autorités conjointes pour la réglementation des systèmes non habités (JARUS)
Aviation Services Association (ASA)
Bureau de formation des Autorités conjointes de l'aviation (JAA-TO)
Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO)
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
Comité aéronautique inter-États (CAI)
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
Commission économique pour l'Europe (CEE)
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (ECOWAS)
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)
Conseil international des aéroports (ACI)
Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)
Fédération internationale des associations de dispatchers (IFALDA)
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (FIVAAF)
Flight Safety Foundation (FSF)
Global Express Association (GEA)
Groupe d'action du transport aérien (ATAG)
Groupe de la Banque mondiale
Groupe des familles des victimes d'accidents d'avion (ACVFG)
Hermes – Organisation du transport aérien (Hermes)
Groupe de travail aéronautique (AWG)
International Academy of Aviation and Space Medicine (IAASM)
International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
International Federation of Aeronautical Information Management Associations (IFAIMA)
Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)
Organisation arabe du transport aérien (AACO)
Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO)
Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE)

Organisation pour la sécurité de l'aviation de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SASO)
Partenaires internationaux pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation (iPADIS)
Programme International Cospas-Sarsat (COSPAS SARSAT)
Réseau international pour la recherche en aviation (IFAR)
Royal Aeronautical Society (RAeS)
Union européenne (UE)
World Birdstrike Association (WBA)
Young African Aviation Professional Association (YAAPA)

4. Le Président du Conseil, M. S. Sciacchitano, et le Secrétaire général, M. Juan Carlos Salazar, ont assisté à toutes les séances du Comité. M. M. Gill, Directeur des Affaires juridiques et des relations extérieures, était Secrétaire du Comité. M. C. Ding a rempli les fonctions de Secrétaire adjoint. Mme N. Abdennebi, Mme T. Agiri, M. S. Da Silva, M. B. Frot, Mme S. Hifdi, Mme J. Hupe, M. P. Luciani, M. M. Marin, Mme M. Merkle, M. A. Mishra, Mme O. Nam, M. M. Rahma, M. J. Vargas et M. W. Wen étaient Secrétaires adjoints.

Ordre du jour

5. Les points ci-après ont été renvoyés par la Plénière au Comité exécutif pour examen :

- Point 10 : Arriérés de contributions
- Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2022, 2023 et 2024
- Point 12 : Programmes de facilitation
- Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique
- Point 14 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue
- Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale
- Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques
- Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)
- Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre – Politique et activités
- Point 19 : Multilinguisme à l'OACI
- Point 20 : Innovation en aviation
- Point 21 : Initiative de la Prochaine génération de professionnels en aviation (NGAP)
- Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

6. Tous les documents et notes de travail examinés par le Comité sont classés par point de l'ordre du jour sur le site web de l'Assemblée de l'OACI <https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Assembly-Working-Papers>.

— — — — —

Point 10 : Arriérés de contributions

(sujet couvert dans le rapport verbal présenté à la Plénière ; pas de compte rendu écrit dans le présent document)

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2022, 2023 et 2024

11.1 À la cinquième séance du Comité exécutif, le Président du Conseil a rappelé qu'une vue d'ensemble des informations figurant dans les rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2022, 2023 et 2024, ainsi que du rapport supplémentaire couvrant les six premiers mois de 2025, avait été fournie lors de son discours d'ouverture à la première séance plénière.

11.2 Le Comité exécutif a pris note de ces informations, étant entendu que les rapports annuels, assortis du rapport supplémentaire, ont été diffusés à tous les États membres et qu'ils peuvent être consultés sur le site web public de l'OACI.

Point 12 : Programmes de facilitation

12.1 À ses deuxième et troisième séances, le Comité exécutif a examiné la question des programmes de facilitation à la lumière du rapport du Conseil sur la mise en œuvre de la stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), du Répertoire des clés publiques de l'OACI (RCP) et des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — *Facilitation* (WP/15). Il a passé en revue les résultats du débat ministériel de la Conférence sur la facilitation tenue à Doha (Qatar) (WP/14), ainsi que les priorités pour la prochaine période triennale en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, au vu notamment des résultats du colloque organisé sur ce thème en novembre 2024 (WP/16). Il s'est également penché sur des propositions de mise à jour de résolutions de l'Assemblée, à savoir : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* (texte remplaçant la résolution A41-17), *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (texte remplaçant la résolution A41-14), *Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation* (texte remplaçant la résolution A41-13), *Accessibilité en aviation civile internationale* (texte remplaçant la résolution A41-15) et *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes* (texte remplaçant la résolution A41-16). Trente-six notes de travail [WP/58, 59, 72 (révision n° 1), 104 (révision n° 1), 105, 127, 156, 158, 161, 182, 184, 185, 244, 264, 276, 285, 290, 319, 320, 323, 325 (révision n° 1), 354, 372, 386, 416, 433, 439 (révision n° 1), 447, 449, 460, 461 (révision n° 1), 466, 469, 471, 475, 526) et 18 notes d'information (WP/128, 130, 186, 247, 286, 299, 302, 356, 357, 397, 402, 414, 450, 488, 509, 555, 563, 564)] ont en outre été présentées par des États et des observateurs.

Facilitation du transport aérien – questions stratégiques

12.2 Dans sa note de travail WP/14, le Conseil a rendu compte du débat ministériel de haut niveau de la Conférence de l'OACI sur la facilitation (17 avril 2025, à Doha), qui a adopté la Déclaration de Doha conformément au nouvel objectif stratégique de l'OACI « L'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous ». L'Assemblée a été invitée à réaffirmer ses engagements pris au titre de cette Déclaration, à promouvoir celle-ci et à appuyer l'intégration de dispositions de la Déclaration dans les propositions de révision des résolutions A41-17 et A41-14. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les mesures proposées dans la note.

12.3 Dans la note de travail WP/15, le Conseil a fait le point sur l'évolution des travaux menés par l'OACI en matière de facilitation depuis la dernière Assemblée, en mettant plus particulièrement l'accent sur l'Annexe 9 — *Facilitation*, sur la Stratégie TRIP de l'OACI et sur le RCP. La note a proposé des priorités et a indiqué les résultats attendus pour la période triennale 2026-2028, a pris acte de la

résolution A41-17 (2022), et a recommandé d'apporter des modifications à l'annexe E. Le Comité a constaté le fort soutien apporté à la note et recommande que l'Assemblée approuve et adopte la résolution 12/1, en remplacement de la résolution A41-17 de l'Assemblée.

12.4 Dans la note de travail WP/58, le Qatar a rendu compte des résultats de la Conférence de 2025 sur la facilitation et de l'adoption de la Déclaration de Doha, soulignant qu'il était important de considérer la facilitation comme une priorité, au même titre que la sécurité, la sûreté, la durabilité et les droits des passagers. Le Comité a exhorté les États à réaffirmer leur engagement à respecter les dispositions de l'Annexe 9, à appuyer la Déclaration, à renforcer les programmes nationaux de facilitation et à participer aux activités axées sur la facilitation. Il a encouragé également l'OACI à donner des orientations en matière de supervision et à offrir son assistance à cet égard, sous réserve de la disponibilité des ressources nécessaires. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les points visés par la suite à donner proposée dans la note.

12.5 Dans la note de travail WP/319, le Sénégal a souligné l'importance vitale de la facilitation pour assurer l'efficacité et la durabilité du transport aérien, relevant sur ce point les progrès accomplis dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, et a insisté sur la nécessité de faire face à la croissance du trafic. La note a proposé d'élaborer un Plan mondial de la facilitation (GFALP), de définir un cadre d'auto-évaluation volontaire pour le suivi des SARP, et d'organiser une conférence mondiale sur la facilitation tous les trois ans. Le Comité a entériné le point a) de la suite à donner et recommande que l'Assemblée soumette les points b) et c) de la note au Conseil, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents. Le Comité n'a pas approuvé la proposition visant à convoquer une conférence de haut niveau sur la facilitation tous les trois ans, en soulignant les contraintes de ressources des États membres et de l'OACI, qui rendent cette option impraticable. Le Comité a encouragé l'OACI à envisager d'autres moyens de maintenir la dynamique, notamment en tirant parti des plateformes régionales et des événements existants de l'OACI, tout en évaluant la faisabilité de tenir de futures conférences de haut niveau sur la facilitation à des intervalles plus longs.

12.6 Dans la note de travail WP/72 (révision n° 1), le Royaume-Uni et l'Association du transport aérien international (IATA), avec le coparrainage du Conseil international des aéroports (ACI) ont mis en exergue la complexité de la facilitation sous l'angle de l'Annexe 9 et ont proposé un plan stratégique de facilitation à long terme afin d'améliorer le respect des SARP, de coordonner les ressources y afférentes, d'harmoniser leur mise en œuvre au niveau mondial et de rationaliser les réglementations pour faire en sorte que les voyages aériens soient prévisibles et sans entrave. Le Comité a noté que plusieurs délégations appuyaient fortement une approche stratégique plus ciblée à l'égard du travail de facilitation, et recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

Résolution 12/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 9 — *Facilitation* a été établie comme moyen d'exposer clairement les obligations imposées aux États membres par les articles 22, 23 et 24 de la Convention, ainsi que les procédures de normalisation relatives à la satisfaction des exigences normatives dont il est question aux articles 10, 13, 14, 29 et 35,

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers/membres d'équipage et de leurs bagages, du fret et de la poste, ainsi que pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

Constatant que les restrictions et mesures de santé publique imposées par la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur de l'aviation, répercussions qui doivent être prises en compte par l'OACI et les États membres lors de la prise de décisions relatives à la facilitation du transport aérien,

Réaffirmant les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 et, entre autres, la nécessité d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, de garantir la résilience à long terme de l'aviation internationale et d'intégrer les enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes,

Rappelant les conclusions et recommandations du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), tenue en octobre 2021,

Considérant qu'il est essentiel que les États membres continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale et la sûreté des vols de passagers et de fret,

Considérant que les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies soulignent que les travaux de l'OACI sur la gestion du contrôle aux frontières et la sûreté des documents de voyage dans la lutte continuent d'être importants pour la lutte contre le terrorisme,

1. *Décide* que les Appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 42^e session de l'Assemblée :

Appendice A	—	Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation
Appendice B	—	Mesures nationales et internationales visant à garantir l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières
Appendice C	—	Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation
Appendice D	—	Systèmes de données sur les passagers
Appendice E	—	Engagement de la communauté internationale à faire en sorte que l'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous

2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif relatif à la facilitation et de conseiller l'Assemblée si des modifications sont nécessaires ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la résolution A41-17, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*.

APPENDICE A

Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* et son protocole facultatif, qui ont été adoptés en décembre 2006 par l'Assemblée générale des Nations Unies, sont entrés en vigueur le 3 mai 2008,

Considérant que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des

passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité des autorités chargées de l'immigration et des contrôles aux frontières,

Considérant que l'élaboration d'une série de signes normalisés en vue d'améliorer l'utilisation des aéroports par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

Considérant que la mise en accessibilité du transport aérien à tous les passagers, y compris les personnes handicapées, constitue une contribution clé à la réalisation des Objectifs de développement durable des Nations Unies et que cette mesure est conforme aux engagements mondiaux tels que la Convention relative aux droits des personnes handicapées des Nations Unies,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) renforcent le processus de gestion des contrôles aux frontières et la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui permettent de vérifier l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

Considérant que les DVLM permettent également une coopération de haut niveau entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, et l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les DVLM et autres outils d'information sur les passagers peuvent également être utilisés à des fins de sûreté, en renforçant les processus de gestion des contrôles aux frontières et en améliorant l'intégrité des documents, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour repérer les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

Considérant que l'adoption par l'Organisation de solutions axées sur la technologie, telles que l'échange de données informatisé (EDI), la technologie de la chaîne de blocs et les procédures douanières automatisées, s'est révélée efficace pour accélérer le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité des autorités chargées de l'immigration et des contrôles aux frontières,

Considérant que l'Assemblée de l'OACI, à sa 38^e session, en 2013, a décidé que les États membres devraient être encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui avait été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de notification et de recherche des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) et remplacer les mécanismes existants sur support papier,

Consciente des éléments de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui appuient à la fois les objectifs de la gestion des frontières et ceux de la sécurité des frontières qui font l'objet d'audits du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP),

Constatant l'importance de la facilitation et la nécessité de disposer de groupes nationaux centralisés de coordination de la facilitation, de réunions interorganisations régulières et de forums mettant à contribution les parties prenantes, ainsi que de ressources humaines et financières suffisantes pour appuyer les activités du programme de facilitation et aider les États membres à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées à l'Annexe 9 — *Facilitation*,

Rappelant le communiqué publié à l'issue de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal les 29 et 30 novembre 2018 et les conclusions et recommandations de la conférence relatives à la gestion des contrôles aux frontières,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;
2. *Demande* aux États membres de mettre en place, dans la mesure du possible, des mesures harmonisées, collaboratives et faisant consensus aux échelons mondial et régional qui tiennent compte des différentes circonstances et politiques nationales, ne créent pas de fardeaux économiques indus et ne compromettent pas la sécurité et la facilitation de l'aviation civile, afin de faciliter la relance et le développement durable des voyages internationaux de passagers ;
3. *Prie instamment* les États membres d'adopter et de mettre en œuvre des solutions axées sur la technologie, telles que l'échange de données informatisé (EDI), la numérisation et les procédures douanières automatisées, afin de renforcer l'efficacité et la conformité des processus de contrôle aux aéroports ;
4. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, dans leur mise en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
5. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif à cet égard ;
6. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation* soit d'actualité et réponde aux besoins contemporains des États membres, à leurs obligations découlant des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU en ce qui concerne la gestion du contrôle aux frontières et la sécurité des documents de voyage et du *Règlement sanitaire international* (2005) de l'*Organisation mondiale de la Santé (OMS)*, *tel qu'amendé en 2014, en 2022 et en 2024*, à l'attitude à adopter et aux interventions en cas d'urgences de santé publique, en plus de leurs besoins relatifs à l'administration du fret et des passagers et aux avancées technologiques liées à cette administration ;
7. *Demande* au Secrétaire général de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;
8. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la gestion des contrôles aux frontières et celles de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
9. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des éléments indicatifs et des pratiques optimales actuels en matière d'orientation et de signalisation, notamment le Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, dans la mesure où il est encore applicable ;
10. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que tous les services ou agences qui jouent un rôle dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, notamment les administrations de l'aviation civile, les autorités chargées de l'immigration, des douanes, de la santé, des quarantaines, de la délivrance des documents de voyage, du contrôle de la circulation aérienne et de l'application de la loi, ainsi que les autorités postales, la police des frontières et les autorités chargées des affaires étrangères, aient un accès approprié au système de notification électronique des différences (EFOD) pour que la liste de contrôle de conformité liée à l'Annexe 9 soit établie de manière exhaustive ;
11. *Prie instamment* le Conseil de veiller à ce que les programmes de facilitation soient traités comme une question de la plus haute priorité et se voient accorder les ressources appropriées par l'OACI et ses États membres ;

12. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de facilitation de l'Organisation au moyen de contributions volontaires sous forme de ressources humaines et financières autres que celles qui sont inscrites au budget au titre du programme ordinaire ;

13. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la facilitation, demande au Conseil d'assurer la durabilité à long terme des programmes de facilitation de l'OACI, en prenant des mesures pour tenir compte des exigences de financement dans le budget programme ordinaire, au plus tôt et dans la mesure du possible et garantir la disponibilité d'effectifs suffisants, dans les meilleurs délais.

APPENDICE B

Mesures nationales et internationales visant à garantir l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières et à renforcer la sûreté

L'Assemblée,

Considérant que les États membres reconnaissent la pertinence de la gestion de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières pour l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation,

Considérant que les États membres reconnaissent que la capacité d'identifier expressément des personnes nécessite une approche holistique et coordonnée qui lie les cinq éléments interdépendants ci-après de gestion de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières en un cadre cohérent :

- a) les documents, outils et méthodes de base nécessaires pour garantir une preuve authentique d'identité ;
- b) la conception et la fabrication de documents lisibles à la machine (DVLM) normalisés, en particulier des passeports électroniques, conformes aux spécifications de l'OACI définies dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine* ;
- c) les processus et les protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;
- d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;
- e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

Considérant que les États membres doivent pouvoir identifier expressément les personnes et ont besoin des outils et mécanismes disponibles pour établir et confirmer l'identité des voyageurs,

Considérant que la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP OACI) constitue le cadre mondial permettant de tirer le maximum de profit des documents de voyage et des contrôles aux frontières en réunissant les éléments de la gestion de l'identification des voyageurs,

Considérant que les États membres de l'ONU ont adopté par la résolution 70/1 du 25 septembre 2015 le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de

développement durable reposant sur 169 cibles, la cible 16.9 consistant à fournir à tous une identité juridique, notamment grâce à l'enregistrement des naissances, d'ici à 2030,

Considérant que le Conseil de sécurité de l'ONU, par ses résolutions 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) et 2482 (2019), a enjoint tous les États membres à empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage,

Considérant que l'authenticité et la validité des DVLM dépendent de leur lisibilité et de leur protection, des mesures physiques de sûreté y contribuant, et des mesures électroniques de sûreté les garantissant,

Considérant que la limitation du nombre d'états civils pour une personne dépend de la documentation utilisée pour établir l'identité, confirmer la citoyenneté ou la nationalité et évaluer le droit du demandeur de passeport (à savoir la documentation « source »),

Considérant que le passeport est le document de voyage officiel principal qui atteste de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

Considérant que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

Considérant que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes cherchant à entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

Considérant que la fourniture sans délai à l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) d'informations exactes relatives aux documents de voyage délivrés par les États membres qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD), est obligatoire conformément à une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation*,

Considérant que la sûreté de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières dépend d'un solide système de gestion de l'identification et de l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage,

Considérant qu'une coopération de haut niveau entre États membres est nécessaire pour intensifier la lutte contre la fraude en matière de passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les États membres de l'ONU ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour renforcer la sûreté de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

Considérant qu'une coopération renforcée et intensifiée est nécessaire entre États membres pour combattre et éviter les fraudes en matière d'identification et de documents de voyage,

Considérant que les documents de voyage des réfugiés, prévus à l'article 28 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, et ceux des personnes apatrides, prévus à l'article 28 de la Convention de 1954 relative aux statuts des apatrides, seront délivrés aux réfugiés ou aux apatrides résidant régulièrement sur le territoire des États, et qu'ils constituent donc des documents de voyage prévus dans deux conventions internationales destinées aux personnes bénéficiant d'un statut reconnu internationalement,

Considérant que l'OACI a créé le Répertoire de clés publiques (RCP) pour faciliter l'authentification des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), y compris les passeports électroniques, renforçant ainsi leur sûreté et l'intégrité des contrôles aux frontières,

Considérant que les États membres attendent des programmes de l'OACI une assistance technique et un soutien pour le renforcement des capacités afin de renforcer leurs processus d'identification des voyageurs et de gestion des contrôles aux frontières,

Considérant que la coopération sur les questions de traite de personnes entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre la traite de personnes,

1. *Prie instamment* les États membres d'identifier les personnes de manière univoque, dans le cadre de la gestion des documents de voyage et des contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de facilitation et de sûreté de l'aviation, notamment pour éviter les actes d'intervention illicite et autres menaces visant l'aviation civile ;
2. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des processus et outils rigoureux pour préserver l'intégrité et la sûreté des documents sources, notamment en appliquant des principes de preuve d'identité qui garantissent que l'identité existe et correspond à une personne vivante, que le postulant est lié à l'identité et est unique pour le système, par l'établissement de la fiabilité de son « empreinte sociale », et la vérification des dossiers d'agence ou l'association d'un dossier avec une ou plusieurs caractéristiques biométriques ;
3. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de gestion de l'identification pour préserver la sûreté et l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage ;
4. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de vérification de l'intégrité des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), en particulier par l'authentification de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir et mettre à jour la feuille de route pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP OACI afin d'aider les États membres à identifier expressément les personnes, et pour renforcer la sûreté et l'intégrité de leurs documents de voyage et de leurs contrôles aux frontières ;
6. *Demande* aux États membres d'intensifier leurs efforts pour garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières, et de s'aider mutuellement dans ces domaines ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;
9. *Prie instamment* les États membres qui ont décidé de délivrer des DVLM-e de respecter les spécifications du Doc 9303 ;

10. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les documents de voyage délivrés aux réfugiés et aux personnes apatrides soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
11. *Rappelle* aux États membres d'établir des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés ;
12. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficaces et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;
13. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les spécifications et éléments indicatifs du Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine, restent à jour compte tenu des progrès technologiques ;
14. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs processus de gestion des contrôles aux frontières, comme l'a demandé le Conseil de sécurité de l'ONU dans ses résolutions pertinentes, en mettant en œuvre les normes connexes de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
15. *Exhorte* les États membres à mettre en œuvre des solutions technologiques en vue de renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé, comme l'utilisation conjointe des postes de contrôle frontalier automatisé (CFA) et le RCP de l'OACI lorsqu'ils authentifient les DVLM-e ;
16. *Demande* au Conseil de continuer de chercher des solutions technologiques visant à renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé ;
17. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer davantage l'intégrité de l'identification des voyageurs et de la gestion des contrôles aux frontières ainsi que la sûreté, et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;
18. *Prie instamment* le Conseil de chercher à intensifier l'assistance et le soutien au renforcement des capacités des États membres dans les domaines de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières, notamment en s'assurant que l'OACI joue un rôle proactif de chef de file pour ce qui est de faciliter et de coordonner cette assistance dans la communauté internationale ;
19. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI, de télécharger dans le répertoire les informations relatives à leur pays et d'utiliser les informations mises à disposition par tous les États pour authentifier les DVLM-e aux points de contrôle ;
20. *Prie instamment* les États membres qui ne le font pas déjà de fournir sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents qu'ils ont délivrés et qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;
21. *Exhorte* les États membres qui ne le font pas déjà de vérifier, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;
22. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficaces et efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation ;

23. *Prie instamment* tous les États membres de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux dispositions du Doc 9303 et de respecter les délais de mise en œuvre prévus pour les passeports émis avec un indicateur de type de document secondaire ;
24. *Encourage* les États membres qui délivrent des DVLM-e à veiller à leur pleine conformité avec les normes de l'OACI et, dans la mesure du possible, à y intégrer des authentifiants de voyage numériques ;
25. *Prie instamment* tous les États membres qui délivrent des DVLM-e d'abandonner le contrôle d'accès de base (BAC) et de mettre en œuvre l'établissement de connexion avec authentification par mot de passe (PACE), ainsi que de mettre à jour le codage de leurs images faciales et de préparer les systèmes d'inspection à décoder le nouveau codage lors des contrôles aux frontières, et ce, dans les délais respectifs ;
26. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention de la traite de personnes ;
27. *Demande* au Secrétaire général de continuer à élaborer des éléments indicatifs pertinents sur la lutte contre la traite de personnes afin d'appuyer les États membres dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* portant sur la traite de personnes.

APPENDICE C

Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

Considérant que l'institution et l'intervention active de programmes et comités nationaux de facilitation du transport aérien sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

Considérant que la coopération en matière de facilitation entre États membres et avec les différentes parties nationales, régionales et internationales et secteurs d'activité intéressés par les questions de facilitation, est avantageuse pour toutes les parties en cause,

Considérant qu'une telle coopération est devenue essentielle compte tenu de la prolifération de systèmes non uniformes de données passagers, qui compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que des demandes croissantes de la part des autorités de contrôle frontalier pour ce qui concerne le transfert de données passagers,

Considérant qu'à l'échelle mondiale, la menace de transmission des maladies transmissibles passant par le transport aérien a augmenté au cours des dernières années,

Considérant que l'Annexe 9 offre un cadre pour la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment la norme 8.43 qui impose aux États membres l'établissement de lois, règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et la pratique recommandée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports d'élaborer des plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

Considérant que la coopération sur les questions de trafic des espèces sauvages entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre le trafic des espèces sauvages,

1. *Prie instamment* les États membres d'instituer et d'utiliser des programmes et des comités nationaux de facilitation du transport aérien, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins et de favoriser les accords transfrontaliers de partage de données et les partenariats public-privé ;

2. *Prie instamment* les États membres de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation du transport aérien d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;

3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir l'élaboration d'un programme national de facilitation du transport aérien et la création de comités nationaux de facilitation du transport aérien ou d'autres moyens appropriés :

- a) pour assurer une mise en œuvre efficace en temps voulu des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- b) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
 - 1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
 - 2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;
 - 3) de promouvoir une culture de la facilitation ;
 - 4) d'assurer la coordination entre tous les organismes et ministères compétents, notamment les autorités de santé publique et les parties prenantes dans le cadre de la mise en place de comités nationaux de facilitation du transport aérien ;
- c) pour prendre l'initiative des mesures d'application nécessaires ;
- d) pour faire en sorte qu'une coordination appropriée soit en place en vue de la mise en œuvre effective de la stratégie TRIP OACI ;

4. *Prie instamment* les États membres d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs programmes et comités nationaux de facilitation et d'autres programmes et comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;

5. *Prie instamment* les États membres limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils seraient susceptibles d'avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;

6. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports de continuer de coopérer intensivement en vue de :

- a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;

- b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;

7. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les marchandises aux aéroports internationaux ;

8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment en faisant en sorte que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans adaptés visant à porter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles, sachant que les plans des exploitants d'aéroports peuvent faire partie intégrante des plans d'urgence d'aérodrome exigés à l'Annexe 14 ;

9. *Prie instamment* les États et les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale ;

10. *Demande* aux États membres d'envisager de désigner une autorité ou un mécanisme de coordination compétent pour la facilitation, et de veiller à ce que des mécanismes de financement durables, dotés d'effectifs correspondants, soient disponibles pour appuyer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la facilitation et des activités connexes ;

11. *Demande* aux États membres de ratifier et mettre en œuvre le Protocole de Montréal de 2014 et de prendre en considération les recommandations du Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs (Doc 10117) de l'OACI ;

12. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, afin d'encourager la sensibilisation des passagers au caractère inadmissible et aux conséquences juridiques possibles d'un comportement indiscipliné ou perturbateur aux aéroports et à bord des aéronefs afin de dissuader et de prévenir de tels comportements ;

13. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, afin de garantir que les membres intéressés de leur personnel sont formés à la détection et à la gestion des situations concernant des passagers indisciplinés ou perturbateurs ;

14. *Demande* aux États membres de garantir la fourniture d'assistance aux personnes handicapées voyageant par avion et en particulier de prendre des dispositions pour réduire les obstacles qui limitent la capacité des personnes âgées et des personnes handicapées en période d'application de procédures extraordinaires, comme lors d'urgences de santé publique ;

15. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les installations aéroportuaires soient adaptées aux besoins des personnes handicapées, que des mécanismes de levage et des dispositifs appropriés soient largement disponibles, que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées soient situés aussi près que possible des entrées et sorties principales des aéroports et que des emplacements de stationnement automobile adéquats et accessibles soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité, y compris pendant une urgence de santé publique ;

16. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que des services aéroportuaires répondant aux besoins des personnes handicapées soient disponibles, notamment pour la fourniture d'informations aux malentendants et aux malvoyants sur les services à bord ;

17. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux et régionaux liés aux contrôles aux frontières et à la sûreté concernant leurs obligations à l'égard de l'Annexe 9 — *Facilitation* et des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU ;

18. *Demande* au Secrétaire général de s'assurer que l'OACI poursuive ses travaux sur la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage dans la lutte contre le terrorisme, et de renforcer sa coopération et sa collaboration avec les organismes pertinents de l'ONU, comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ;

19. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention du trafic des espèces sauvages.

APPENDICE D

Systèmes de données sur les passagers

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

Considérant que le Conseil de sécurité de l'ONU, dans la résolution 2396 (2017), se félicitant que l'OACI ait décidé d'établir une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* relative à l'utilisation par ses États membres de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et reconnaissant que nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée, a décidé, au paragraphe 11, qu'en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI, ses États membres devaient, entre autres, mettre en place des systèmes RPCV et exiger des compagnies aériennes effectuant des vols sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes,

Considérant que le Conseil de sécurité de l'ONU, également dans la résolution 2396, au paragraphe 12, a décidé que les États membres renforceraient leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, demande aussi aux États membres, à l'ONU et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, encourage les États membres à communiquer les données PNR aux États membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015),

Considérant que, dans sa résolution 2482 (2019), le Conseil de sécurité de l'ONU a demandé aux États membres de faire respecter les obligations de recueillir et analyser les RPCV et de se doter des moyens de recueillir, traiter et analyser, en application des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données PNR et de s'assurer que ces données sont communiquées aux autorités nationales compétentes et utilisées par elles, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ce qui aidera les autorités chargées de la sûreté à repérer les connexions entre les individus associés à la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, et les terroristes, afin d'empêcher les terroristes de

voyager et afin de poursuivre devant les tribunaux le terrorisme et la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, y compris grâce à des programmes de renforcement des capacités,

Considérant que les données RPCV et les données PNR mentionnées dans la stratégie TRIP OACI peuvent aussi être utilisées à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour détecter les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

1. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant des renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;

2. *Prie instamment* les États membres de s'assurer que, dans l'utilisation des systèmes électroniques de données sur les passagers, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées à cet effet par les organisations internationales et institutions compétentes du système des Nations Unies, et d'assurer la sécurité, le traitement équitable et la préservation de ces données dans le plein respect des droits de l'homme ;

3. *Demande* aux États membres de mettre en place un système de guichet unique pour les données passagers qui permet aux parties concernées par le transport aérien de passagers de communiquer des informations normalisées sur les passagers [c'est-à-dire des RPCV, des systèmes RPCV interactifs (RPCVi) et/ou PNR] par un point d'entrée commun afin de satisfaire à toutes les obligations relatives à l'entrée et/ou la sortie des passagers qui peuvent être imposées par divers organismes publics ;

4. *Prie instamment* les États membres de s'aider entre eux et de partager des meilleures pratiques, selon le cas, pour mettre en place des systèmes de données sur les passagers ;

5. *Demande* aux États membres d'envisager la mise en place de systèmes RPCV interactifs et de proposer aux exploitants d'aéronefs des solutions intégrées de vérification préalable au voyage des exigences en matière d'immigration, de sécurité et de santé publique ;

6. *Exhorte* les États membres à appuyer le travail mené par l'OACI pour élaborer des éléments indicatifs appropriés et mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 relatives aux données PNR ;

7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de renforcer leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données PNR et de veiller à ce que ces données soient partagées avec toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

APPENDICE E

Engagement de la communauté internationale à faire en sorte que l'aviation assure une mobilité fiable, accessible et sans faille pour tous

L'Assemblée,

Rappelant la Conférence sur la facilitation (FALC 2025), qui s'est tenue du 14 au 17 avril 2025 à Doha (Qatar), et la Déclaration ministérielle (Déclaration de Doha) adoptée le 17 avril 2025,

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, ainsi que pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

Rappelant les résolutions A42-XX : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*, A42-XX : *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — lutte contre la traite des personnes*, A42-XX : *Accessibilité en aviation civile internationale*, A42-XX : *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, A41-12 : *Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens*, et A41-11 : *Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir*, qui consacrent l'engagement mondial des États membres et de l'OACI à renforcer la facilitation du transport aérien,

Soulignant la nécessité pour les États membres de soutenir activement les efforts de l'OACI visant à améliorer la facilitation du transport aérien au moyen de contributions volontaires, y compris le détachement de personnel, et à agir en faveur d'une collaboration plus étroite avec les organismes nationaux et internationaux compétents, notamment les entités chargées de l'immigration, des contrôles aux frontières, des douanes et de la santé publique,

Considérant que la facilitation du transport aérien est importante pour veiller à la sécurité, à la sûreté et à la durabilité du secteur de l'aviation civile,

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées relatives à la facilitation est essentielle pour parvenir à l'alignement et à l'harmonisation à l'échelle mondiale de l'accueil des passagers, des équipages, des aéronefs et du fret,

Considérant qu'il est nécessaire de participer activement à des cadres et à des forums décisionnels internationaux afin de rationaliser et d'améliorer continuellement la facilitation et l'identification des voyageurs,

Tenant compte du fait que le transport aérien joue un rôle essentiel dans le rapprochement entre les personnes, la facilitation des échanges, le renforcement du développement économique et social durable et, par conséquent, l'amélioration de la qualité de vie, tout en veillant à ce que l'aviation civile internationale continue de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) applicables des Nations Unies,

Considérant que l'intervention humanitaire en situation de crise importante est largement tributaire du transport aérien rapide de l'aide et des secours,

Saluant l'action de l'OACI à la tête des efforts déployés au niveau international pour normaliser et améliorer les mesures de facilitation du transport aérien en développant l'Annexe 9, la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire OACI de clés publiques (RCP), ainsi que pour mettre en place des spécifications techniques, des politiques, des éléments indicatifs, des actions de renforcement des capacités et d'assistance, et une collaboration avec les organisations internationales compétentes,

Tenant compte des divers ensembles de compétences spécialisées nécessaires à la facilitation du transport aérien,

Consciente de l'importance d'un cadre efficace d'intervention en cas de crise pour de futures crises de santé publique, qui s'appuie sur les orientations, les meilleures pratiques, les approches de gestion intégrée des risques et les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 pour permettre à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise de santé publique et d'accroître la résilience face à de semblables épidémies dans le futur,

1. *Demande* aux États membres de renforcer les mécanismes permettant de nouer des partenariats solides avec les services chargés de l'immigration et des contrôles aux frontières, les douanes, les autorités de santé publique et toutes les parties prenantes intéressées par la gestion du franchissement des frontières, afin de favoriser une approche unifiée et globale de la facilitation du transport aérien ;

2. *Demande* aux États membres de définir une vision d'avenir assortie de stratégies et de priorités qui tiendra compte des nouvelles tendances, des avancées technologiques et des impératifs mondiaux tels que la circulation fluide des personnes et des biens, l'inclusion et la durabilité ;

3. *Prie instamment* les États membres de participer activement à l'élaboration de cadres juridiques et administratifs internationaux pertinents qui répondent à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale et de la facilitation, en particulier dans les domaines de l'enregistrement des faits d'état civil, de l'identité numérique, de la reconnaissance biométrique, des renseignements préalables concernant les voyageurs, des données relatives aux dossiers passagers et de l'accueil fluide des passagers et des équipages ;

4. *Demande* aux États membres d'envisager des mécanismes de financement durables qui garantissent la viabilité à long terme des programmes de facilitation et l'amélioration continue du transport aérien ;

5. *Demande* aux États membres de participer activement à des activités et prendre des mesures à l'appui de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) applicables des Nations Unies ;

6. *Prie instamment* les États membres de collaborer étroitement pour aller dans le sens de la valeur et de l'importance de l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI, qui vise à aider les États en mettant à leur disposition une expertise et des moyens par la fourniture ciblée et efficace d'une assistance et d'un appui au renforcement des capacités en matière de facilitation du transport aérien à ceux qui en ont besoin ;

7. *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports ;

8. *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires ;

9. *Prie instamment* les États membres et l'OACI de faire une priorité de l'inclusion et de l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes en situation de handicap visible et non visible et à mobilité réduite, en assurant leur participation aux processus décisionnels, en assurant la coopération multipartite et l'engagement de la société civile, en facilitant la collecte et l'échange de données et en appuyant la formation standardisée du personnel, entre autres démarches, de manière à établir un système de transport aérien qui réponde à leurs besoins particuliers ;

10. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures afin de veiller à ce que les procédures en place pour lutter contre la traite des personnes, reposent sur une politique globale et comprennent des systèmes de compte rendu et des points de contact auprès des autorités compétentes concernées, et pour recommander une formation appropriée du personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs en contact direct avec le public ;

11. *Demande* aux États membres d'améliorer l'expérience de voyage des passagers et la facilitation du fret en renforçant l'efficacité des mouvements des aéronefs, des passagers, des équipages et du fret ;
12. *Demande* aux États membres de promouvoir l'interopérabilité dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;
13. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures pour s'attaquer aux problèmes de facilitation du transport aérien liés aux réfugiés et aux personnes apatrides en nouant des partenariats avec des organismes nationaux et internationaux en matière de droits humains ;
14. *Prie instamment* les États membres de prendre des mesures pour améliorer de façon collaborative la manière de traiter les situations impliquant des personnes inadmissibles entre les autorités nationales et l'industrie des compagnies aériennes, et en conformité avec les dispositions de l'Annexe 9 ;
15. *Prie instamment* les États membres d'adopter une approche stratégique, proactive et collaborative à la mise en œuvre de technologies novatrices susceptibles d'améliorer tous les aspects de la facilitation du transport aérien, notamment le contrôle aux frontières, en s'assurant que les technologies approuvées sont dûment mises en œuvre, largement déployées et correctement utilisées dans tous les aspects de la facilitation, afin de renforcer les processus d'accueil des passagers, des équipages, des aéronefs, du fret et de la poste, et en envisageant l'adoption et l'intégration de technologies innovantes permettant de remédier aux problèmes actuels dans le domaine de la facilitation ;
16. *Rappelle* aux États membres d'encourager de solides partenariats avec les services chargés de l'immigration et des contrôles aux frontières, les douanes et les autorités de santé publique afin d'optimiser l'efficacité et l'efficience des flux de passagers et de biens ;
17. *Demande* aux États membres de se concentrer sur les activités de recrutement et de formation ;
18. *Prie instamment* les États membres de travailler à attirer la prochaine génération de professionnels et de professionnelles de la facilitation, tout en favorisant des politiques et des initiatives qui renforcent la diversité, l'équité et l'inclusion, notamment les mesures qui visent à réduire les disparités entre les sexes dans le secteur de l'aviation ;
19. *Demande* au Conseil de renforcer le rôle de tutelle de l'OACI dans la mise en œuvre et l'évolution continues de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), y compris l'élaboration, pour les documents de voyage et les authentifiants numériques, de spécifications techniques avancées qui soient propres à garantir l'interopérabilité des données, et la mise en place des mécanismes requis aux fins de leur validation efficace ;
20. *Demande* au Conseil d'appuyer le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et son utilisation active à l'échelle internationale, en préconisant son emploi dans les secteurs public et privé afin de soutenir la vérification des documents de voyage et des authentifiants numériques connexes dans le monde entier ;
21. *Prie instamment* les États membres de travailler en collaboration avec le secteur de la santé publique et d'autres acteurs concernés dans le but d'élaborer, en prévision de la flambée d'une maladie transmissible posant un risque pour la santé publique, un plan national pour l'aviation de nature à garantir le maintien des activités du transport aérien dans de bonnes conditions de sécurité et de manière efficace en toutes circonstances ; ce plan devrait être élaboré conformément au Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la Santé ;
22. *Prie instamment* les États membres de communiquer en temps utile aux voyageurs et à toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique leurs conditions d'entrée liées à la santé publique,

d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence ;

23. *Prie instamment* les États membres de participer activement aux activités organisées dans le cadre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;

24. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-17.

Annexe 9 — Facilitation

12.7 Dans la note de travail WP/323, coparrainée par l'IATA et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Canada a mis en avant les problèmes que pose la délivrance limitée de certificats de membre d'équipage (CMC) et a appelé à une collaboration plus étroite entre les groupes d'experts de l'OACI chargés de la sûreté de l'aviation, de la cybersécurité et de la facilitation afin de parvenir à un équilibre entre la sécurité aux frontières et l'efficacité des déplacements, conformément à la Déclaration de Doha. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.8 Dans la note de travail WP/460, appuyée par 15 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), la Colombie a fait part de son expérience en matière de réglementation du transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, en proposant qu'elle serve de base pour la formulation de recommandations à l'intention des États dans un but de normalisation. Soulignant l'augmentation du nombre de propriétaires d'animaux de compagnie et l'accroissement de la demande en la matière, la note a insisté sur la nécessité de veiller à ce que les SARP assurent un transport sûr, efficace et centré sur les passagers. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.9 Dans la note de travail WP/461 (révision n° 1), coparrainée par le Conseil consultatif international pour l'industrie (IBAC) et appuyée par 14 États membres de la CLAC, la Colombie a exposé les problèmes que posent les interventions en cas de catastrophe et propose l'établissement de dispositions réglementaires et de mécanismes de coopération destinés à faciliter et à accélérer la circulation des aéronefs, des équipages et du personnel. La note a mis également l'accent sur la nécessité de disposer de systèmes d'information permettant aux États de repérer les sources d'assistance, et encourage les bureaux régionaux de l'OACI à mettre en place une plateforme dédiée à cette fin. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.10 Dans la note de travail WP/466, la République dominicaine, avec l'appui de 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a fait état de l'adoption d'un vaste programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) ainsi que de la mise en place de règlements d'application y afférents, de l'établissement d'un manuel d'inspection technique et de la constitution d'un Comité national de facilitation pour la coordination interservices. Soulignant les difficultés qu'ont les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9, la note a proposé à l'OACI de considérer cette structure comme un point de référence. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la

participation des organes techniques compétents, tout en tenant compte de l'expérience de la République dominicaine comme exemple de meilleure pratique apte à être reproduire.

12.11 Dans la note de travail WP/104 (révision n° 1), coparrainée par Singapour, l'Arabie saoudite a mis en exergue la nécessité d'améliorer et de rehausser l'expérience des passagers en optimisant la capacité aéroportuaire existante face à l'augmentation du trafic de passagers, tout en notant les contraintes rencontrées lors de la réalisation de nouvelles infrastructures. La note a proposé que les États établissent des systèmes d'examen des performances opérationnelles fondés sur des indicateurs quantitatifs, assortis d'une évaluation complémentaire des installations et services dans un souci de maintien de la qualité, et que l'OACI, dans un premier temps, fasse la compilation des pratiques exemplaires actuelles des États. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.12 Dans la note de travail WP/105, appuyée par Singapour, l'Arabie saoudite a présenté son approche coordonnée entre les autorités sanitaires et de l'aviation civile pour protéger les passagers et le personnel, en s'appuyant sur les centres de surveillance dans les aéroports internationaux et sur des améliorations continues en matière de capacité. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil la suite à donner figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.13 Dans la note de travail WP/386, l'Arabie saoudite a souligné le rôle de l'aviation dans l'intervention humanitaire, et fait état des obstacles — accès fragmenté, retards dans la délivrance des autorisations et application incohérente des redevances, notamment — qui entravent la réalisation de vols de secours dans les meilleurs délais. La note a proposé l'établissement d'une équipe spéciale chargée d'examiner les dispositions actuelles pour accélérer le transport de l'aide. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil la suite à donner c) en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, et adopte la résolution 12/2, en remplacement de la résolution A41-13 de l'Assemblée.

12.14 Dans la note de travail WP/156, les États-Unis ont mis en exergue les incohérences observées dans le traitement des membres d'équipage pendant la pandémie de COVID-19, incohérences qui ont créé des conditions dangereuses et généré des inefficacités opérationnelles. La note est revenue sur l'appel lancé par l'Assemblée en faveur de l'élaboration de normes harmonisées et il est pris acte des progrès importants réalisés par le Groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation (WGA9) chargé de l'Annexe 9 dans la rédaction de nouvelles dispositions. Le Comité recommande que l'Assemblée appuie la proposition figurant dans la note de travail et soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, afin de mener à bien les travaux consacrés à l'établissement de normes harmonisées relatives au traitement des équipages.

12.15 Dans la note de travail WP/161, les États-Unis ont examiné les SARP de l'Annexe 9 relatives aux personnes non admissibles et aux personnes expulsées, qui font obligation aux États de délivrer des documents de voyage destinés à faciliter le retour de ces personnes dans un délai de 30 jours. La note a relevé que de nombreux États ne respectent pas cette obligation et fait valoir qu'un tel délai n'a plus lieu d'être, compte tenu des progrès de la technologie moderne. Certains États ont noté que la proposition de réduction du délai de délivrance des documents facilitant le retour, qui passerait de 30 à 7 jours, pourrait être irréaliste dans la pratique et présenter des difficultés sur le plan de la mise en œuvre pour les pays en développement. Un État a mentionné qu'il est nécessaire, avant tout, de se documenter sur les technologies adaptées avant de prendre des mesures définitives. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.16 Dans la note de travail WP/372, l'Uruguay, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a rendu compte des progrès accomplis par l'Amérique du Sud dans la lutte contre les passagers indisciplinés ou perturbateurs, et a fait notamment état d'une réunion tenue au Brésil en 2024 au cours de laquelle l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) a présenté les initiatives prises en la matière au niveau de l'UE. La note a par ailleurs évoqué le projet de résolution du Groupe d'experts sur les politiques, l'économie et les questions juridiques du transport aérien (GEPEJTA). Certaines délégations ont suggéré que les suites à donner relatives aux passagers perturbateurs devraient aussi se concentrer sur le comportement à l'intérieur de l'aéronef. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les suites à donner a) et b) proposées dans la note.

12.17 Dans la note de travail WP/285, l'IATA, l'IFALPA, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA) ont souligné la nécessité d'accélérer les mouvements transfrontaliers des équipages afin de concourir à un transport aérien efficient. La note a fait valoir que, bien que les dispositions de l'Annexe 9 exigent de prévoir une exemption de visa pour l'entrée des membres d'équipage détenant un CMC, la reconnaissance de cette obligation demeurerait limitée, de nombreux États se fondant sur d'autres documents. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, et en tenant compte de l'évolution des technologies en matière de justificatifs numériques.

12.18 Dans la note de travail WP/439 (révision n° 1), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a souligné l'importance d'un transport aérien fiable des matières radioactives, en particulier des produits radiopharmaceutiques à courte durée de vie essentiels au diagnostic et au traitement du cancer. Malgré un cadre réglementaire international solide, les refus et retards d'expédition persistent. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.19 Le Comité a pris connaissance des notes d'information WP/563 et WP/564 présentées par la Chine, de la note WP/247 présentée par Cuba, de la note WP/509 présentée par l'Italie, de la note WP/450 présentée par l'Afrique du Sud et de la note WP/302 présentée par l'IATA.

Résolution 12/2 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale prévoit que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration de Sendai et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) adoptés à la troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

Considérant que l'intervention humanitaire en situation de crise importante est largement tributaire du transport aérien rapide de l'aide et des secours,

Consciente que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable,

Consciente que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux,

Constatant que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgence et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours effectués à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme,

Constatant que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de faire preuve d'une ferme détermination politique à utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement,

Constatant que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide,

Constatant que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien,

Constatant la nécessité de coordonner au niveau le plus adéquat les interventions politiques et opérationnelles face aux catastrophes naturelles ou anthropiques qui prennent des dimensions régionales ou mondiales,

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;
2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence destinées aux fournisseurs de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne qui institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'établir un réseau OACI de structures de coordination en cas de crise et de mécanismes de coordination connexes et de mettre en place un arrangement entre l'OACI, les

régions, les États et le secteur, pour promouvoir des interventions politiques et opérationnelles coordonnées face aux crises, ainsi que des activités d'assistance, au niveau le plus adéquat ;

6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;

7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience ;

8. *Prie instamment* les États membres de donner aux missions humanitaires pleinement accès à l'espace aérien et aux aéroports ;

9. *Demande* au Conseil d'examiner et de renforcer les dispositions de l'OACI afin de faciliter les opérations des vols humanitaires ;

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-13 de l'Assemblée.

— — — — —

Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et Répertoire OACI de clés publiques (RCP)

12.20 Dans la note de travail WP/475, l'Argentine, avec l'appui de plusieurs États de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a mis en avant les avantages du RCP de l'OACI et de l'utilisation des passeports électroniques en termes d'amélioration de la sûreté et de l'efficacité des contrôles aux frontières, tout en relevant l'existence de problèmes tels que les difficultés techniques, les contraintes d'interopérabilité et les mises à jour irrégulières des certificats. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures liées à la mise en œuvre et au renforcement des capacités figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.21 Dans la note de travail WP/325 (révision n°1), coparrainée par le Kazakhstan, le Conseil international des aéroports (ACI) a mis en avant le fait que le trafic de passagers devrait atteindre, selon les prévisions, 18,7 milliards de personnes d'ici 2045 et a insisté sur l'importance que peut avoir le recours à l'identité numérique et à la biométrie pour lutter contre l'encombrement des aéroports et améliorer la sûreté ainsi que l'expérience des passagers. La note a appelé les États membres à coordonner leurs politiques et leurs processus internes, a appelé l'OACI à accélérer la mise au point des authentifiants de voyage numériques (DTC) et a invité les États membres et l'OACI à dialoguer activement avec les instances compétentes du secteur afin de se concentrer sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de l'identité numérique et de systèmes biométriques. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les mesures proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, comme le Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP).

12.22 Le Comité a pris connaissance des notes d'information suivantes : WP/286 (présentée par le Kazakhstan), WP/397 (présentée par l'Arabie saoudite), WP/357 (présentée par la Thaïlande) et WP/186 (présentée par l'Uruguay).

Accessibilité en aviation civile internationale

12.23 Dans la note de travail WP/447, appuyée par 14 États membres de la CLAC, la Colombie a fait part de son expérience en matière de réglementation du transport d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, en proposant qu'elle serve de référence pour la formulation de recommandations à l'intention d'autres États dans un but de normalisation. La note a préconisé l'adoption de SARP pour assurer la sécurité, le confort et l'accessibilité tout en maintenant l'efficacité opérationnelle. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.24 Dans la note de travail WP/184, le Danemark, au nom des États membres de l'Union européenne (UE) et des États de la Conférence de l'aviation civile européenne (CEAC), et avec le parrainage de l'Australie, du Canada, du Japon et de l'ACI, a proposé de renforcer l'engagement de l'aviation mondiale en faveur de l'accessibilité, rappelant la résolution A41-15 relative à la dignité et à la non-discrimination. Le Comité recommande que l'Assemblée adopte la résolution 12/3 destinée à remplacer la résolution A41-15 de l'Assemblée et soumette au Conseil la suite à donner b) figurant dans la note, avec le concours des organes techniques compétents, pour qu'elles soient examinées parallèlement à ses travaux en cours.

12.25 Dans la note de travail WP/471, coparrainée par l'ACI, la République dominicaine, avec l'appui de 18 États membres de la CLAC, a proposé une stratégie régionale en matière d'accessibilité universelle dans l'aviation civile, alignée sur la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, sur l'Annexe 9 — *Facilitation*, sur la résolution A41-15 de l'Assemblée, et sur le Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*. La note a mis l'accent sur l'accessibilité, considérée comme une priorité sous l'angle des droits de l'homme et du développement durable. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées dans ladite note.

12.26 Dans la note de travail WP/416, l'Uruguay, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a présenté un exposé consacré à la définition du handicap, qui esquisse une approche réglementaire et fournit des données statistiques permettant de mieux comprendre la situation mondiale des personnes handicapées. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées dans ladite note.

12.27 Dans la note de travail WP/354, coparrainée par l'ACI, l'IATA a mis l'accent sur l'augmentation du nombre de personnes âgées et de personnes handicapées au sein de la population, et a insisté sur la nécessité de disposer d'un système de transport aérien qui tienne compte des personnes handicapées. Rappelant la résolution A41-15, la note a lancé un appel pressant à harmoniser les réglementations, normes et procédures afin d'améliorer l'accessibilité. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées qui figurent dans ladite note.

12.28 Dans la note de travail WP/264, l'ONG International Partners for Aviation Development, Innovation and Sustainability (iPADIS), se référant à la résolution A41-15, a souligné que l'accessibilité était une priorité sociale et économique. La note a présenté une stratégie à trois piliers intitulée « Accessible Air Travel for All » [Programme d'évaluation et de promotion de l'accessibilité pour les voyages aériens et le tourisme (ACCEPT), Politiques et orientations modèles en matière d'accessibilité (MPGA), et Soutien technique et de formation (TTS)] qui soutient les priorités énoncées dans la note de travail A42-WP/15 et dans l'Annexe E du projet de résolution. Elle a appelé à renforcer la coordination, l'engagement communautaire, la formation et le renforcement des capacités. Le Comité recommande que l'Assemblée

approuve les suites à donner a), b) et c) figurant dans la note et adopte l'amendement à l'Annexe E du projet de résolution présenté dans la note de travail A42-WP/15.

12.29 Dans la note de travail WP/433, l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA) s'est intéressée à la perspective multidimensionnelle de la vulnérabilité des passagers en Amérique latine, en mettant l'accent sur les voyageurs handicapés ou à mobilité réduite. La note a souligné que le handicap, qu'il soit temporaire ou permanent, nécessite des aménagements spéciaux et donne un aperçu réglementaire consacré au handicap dans l'aviation civile internationale. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les suites à donner proposées qui figurent dans ladite note.

12.30 Le Comité a pris connaissance des notes d'information suivantes : WP/509 présentée par l'Italie, WP/555 présentée par l'Éthiopie, WP/299 présentée par le Kazakhstan, WP/130 présentée par l'Arabie saoudite, WP/526 présentée par le Royaume-Uni et WP/488 présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA).

Résolution 12/3 : Accessibilité en aviation civile internationale

L'Assemblée,

Considérant que les personnes handicapées et à mobilité réduite représentent une proportion importante et croissante de la population mondiale,

Considérant que la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif ont pour objet de promouvoir, de protéger et d'assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits humains et des libertés fondamentales par toutes les personnes handicapées, y compris le droit de circuler librement et le droit de choisir,

Rappelant la Stratégie des Nations Unies pour l'inclusion du handicap qui offre une base pour favoriser l'accomplissement de progrès durables et de transformations dans la prise en compte de la question du handicap dans toutes les composantes de l'action des Nations Unies,

Rappelant que la résolution A/RES/76/154 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2021 a reconnu l'importance que revêt pour les personnes handicapées l'accessibilité à tous les aspects de la vie et la nécessité de mettre en évidence et d'éliminer les préjugés, la discrimination et les obstacles qui limitent leur accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et aux communications,

Notant avec préoccupation que, malgré ces instruments et ces initiatives, les personnes handicapées et à mobilité réduite continuent à rencontrer des obstacles à leur participation sur un pied d'égalité à la vie sociale, y compris la liberté de circuler,

Reconnaissant que la communauté aéronautique doit prendre en compte la demande croissante du secteur de l'aviation pour des services destinés aux personnes souffrant de handicaps visibles et invisibles, ainsi qu'à des personnes à mobilité réduite et à des personnes âgées, et que l'évolution des tendances sociétales bouleverse la nature et la prévalence des besoins en matière d'accessibilité,

Constatant l'importance pour le gouvernement et l'industrie de travailler de concert pour répondre aux besoins de voyage des personnes handicapées et à mobilité réduite, tout en accordant, en toutes circonstances, la priorité à la sécurité,

Affirmant que la diversité et l'inclusion sociale sont des concepts essentiels pour la croissance durable de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant le caractère crucial des services de transport aérien et la nécessité d’assurer l’accès égal de tous les passagers à ces services,

Reconnaissant en outre que la numérisation et l’innovation créent de nouvelles possibilités ainsi que de nouvelles difficultés pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, et les personnes âgées,

Soulignant de nouveau les normes et pratiques recommandées pertinentes de l’Annexe 9 — *Facilitation*, ainsi que les procédures et les principes contenus dans le Doc 9984 — *Manuel sur l’accès des personnes handicapées au transport aérien*,

1. *Décide* que la dignité et la non-discrimination sont des droits universels de tous les êtres humains, y compris les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite voyageant par avion ;
2. *Demande* au Conseil :
 - a) de veiller à ce que l’OACI exerce son leadership permanent en ce qui concerne la durabilité, y compris les impératifs en matière de durabilité sociale que sont l’inclusion et l’accessibilité ;
 - b) d’élaborer, en coopération avec toutes les parties prenantes, une stratégie et un programme de travail efficaces sur l’accessibilité pour les passagers handicapés et à mobilité réduite, y compris des actions visant à suivre les effets des changements sociétaux et démographiques sur le secteur aéronautique et à évaluer leur incidence sur la mise à disposition de services d’accessibilité, dans le but d’assurer la pérennité de ces services, afin de tendre vers un système de transport aérien inclusif pour les personnes handicapées ;
 - c) d’assurer que les SARP de l’Annexe 9 — *Facilitation* reconnaissent le caractère crucial de l’accessibilité des services pour les personnes handicapées et à mobilité réduite et appuient la poursuite du développement de ces services en fonction de l’évolution des besoins en matière d’accessibilité ;
3. *Prie instamment* les États membres d’accorder la priorité à l’inclusion et à l’accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
4. *Encourage* tous les États membres à s’efforcer d’uniformiser autant que possible leurs règlements, normes et procédures d’accessibilité au transport aérien et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
5. *Encourage* les États membres à veiller à ce que le secteur du transport aérien coordonne son approche avec l’industrie et la société civile afin de fournir des services de bout en bout aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
6. *Encourage* les États membres à soutenir les activités de l’OACI avec des ressources à la fois financières et en nature, pour garantir la mise en œuvre réussie des mesures convenues en vue de soutenir le transport aérien des personnes handicapées et à mobilité réduite ;
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A 41-15.

— — — — —

Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

12.31 Dans la note de travail WP/16, le Conseil a examiné les progrès réalisés depuis l'adoption des résolutions A39-27, A40-16 et A41-14 en vue de soutenir l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment pour ce qui concerne la mise en œuvre des 30 recommandations issues du Colloque sur ladite assistance tenu en 2021 et des résultats du même Colloque organisé en 2024. La note a exposé les mesures en cours, les lacunes et les priorités pour 2026-2028. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve le programme, exhorte les parties prenantes à redoubler d'efforts pour le mettre en œuvre, et adopte la résolution 12/4 qui remplace la résolution A41-14 de l'Assemblée.

12.32 Dans la note de travail WP/59, le Qatar a souligné que l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles nécessitait de s'y préparer, et a indiqué les conséquences que pouvait avoir une préparation insuffisante et les difficultés que rencontraient encore certains États à cet égard. La note a proposé des mesures destinées à remédier aux faibles taux de conformité aux questions de protocole du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment en réalisant des enquêtes, en y participant et en mettant au point des stratégies régionales. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.33 Dans la note de travail WP/290, coparrainée par le Kazakhstan, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) a proposé d'appuyer davantage l'organisation de futurs colloques consacrés à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, rappelant les engagements pris à cet égard dans le cadre des résolutions A39-27, *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, A40-16, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, et A41-14, ainsi que les contributions des colloques tenus sur cette question en 2021 et 2024. Le Comité recommande que l'Assemblée prenne note du cadre politique existant de l'OACI relatif aux colloques, demande au Conseil de continuer à promouvoir une large mobilisation des parties prenantes et encourage l'organisation de colloques consacrés à l'assistance précitée, conformément aux procédures de l'OACI, aux décisions pertinentes du Conseil et aux accords avec les États hôtes.

Résolution 12/4 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

L'Assemblée,

Considérant que, même si le transport aérien international est le moyen de transport le plus sûr, on ne peut garantir l'élimination totale de la possibilité d'accidents graves,

Considérant que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile, s'agissant notamment de veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles, et rappelant l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

Considérant que la politique de l'OACI devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l'OACI et ses États membres, notamment grâce à la mise en place de réseaux nationaux d'aide aux victimes,

Considérant qu'il est essentiel que l'OACI et ses États membres reconnaissent l'importance d'une notification rapide des membres de la famille des victimes d'accidents d'aviation civile, de la récupération

rapide et de l'identification précise des dépouilles des victimes, du retour des effets personnels des victimes et de la communication de renseignements précis aux membres de leurs familles,

Reconnaissant le rôle des gouvernements des personnes victimes d'accidents d'aviation civile dans la notification et l'assistance de leurs familles,

Rappelant les dispositions de l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) ainsi que la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d'avances de fonds, sans retard, aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, prenant acte que l'absence de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation, et soulignant la nécessité d'une ratification et d'une mise en œuvre universelles de la Convention de Montréal de 1999,

Rappelant l'adoption de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI qui transforme la pratique recommandée 8.46 en la norme 8.47, obligeant ainsi les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

Reconnaissant l'importance de la décision du Conseil de déclarer officiellement le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, pour se souvenir des victimes et faire preuve de solidarité envers leurs familles, et pour continuer de renforcer la sécurité de l'aviation et d'éviter que ces drames ne se reproduisent,

Prenant acte que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 et la publication du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) en décembre 2013,

Prenant acte qu'un examen de la liste de vérification de conformité (CC) du système de notification électronique des différences (EFOD) a révélé un faible taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, et invitant instamment les États membres à accroître la fréquence des rapports afin d'améliorer la conformité,

Considérant qu'il est essentiel de soutenir les membres des familles des victimes d'accidents d'aviation civile où qu'ils se produisent, et que les leçons apprises des fournisseurs de soutien, notamment les procédures et les politiques efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États membres et à l'OACI afin d'améliorer les opérations de soutien aux familles menées par les États,

Considérant que l'harmonisation de la réglementation sur le traitement des besoins des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles est en outre un devoir humanitaire et une fonction facultative du Conseil de l'OACI visée par l'article 55, alinéa c), de la Convention de Chicago, et reconnaissant la nécessité d'améliorer les mécanismes d'échange d'informations et les ressources de formation dont les États et les exploitants ont besoin pour procéder à des évaluations approfondies des risques et mettre en œuvre des stratégies d'atténuation,

Considérant que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles,

Reconnaissant que le transporteur aérien en cause est souvent le mieux placé pour prêter assistance aux familles immédiatement après un accident d'aviation civile,

Prenant acte des résultats du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), notamment des 30 recommandations reproduites dans le rapport du colloque,

Rappelant les initiatives utiles prises par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) pour aider les membres des familles de victimes,

Notant qu'indépendamment du lieu de l'accident et de l'origine nationale des victimes, les membres de leurs familles ressentent tous certains besoins et émotions humains fondamentaux,

Reconnaissant que l'attention du public continuera à se centrer sur les actions d'investigation des États ainsi que sur les aspects d'intérêt humain des accidents d'aviation civile,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles, et à veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles ;

2. *Invite instamment* les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, comme le prescrit la norme 8.46 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 et à la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal ;

3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973 ;

4. *Invite instamment* les États membres à rendre compte régulièrement à l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), de leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles, et d'accroître la transparence et la fréquence des rapports pour améliorer la conformité ;

5. *Prie instamment* les États membres de proclamer le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile ;

6. *Invite instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier et à mettre en œuvre la Convention de Montréal de 1999 ;

7. *Accueille favorablement* les recommandations du colloque et charge le Conseil d'intégrer dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus poussée avec des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités, notamment en renforçant les activités de formation et en augmentant les ressources nécessaires à l'atténuation des risques en zone de conflit ;

8. *Charge* le Conseil d'assurer un suivi actif et rapide auprès des groupes d'experts compétents de l'OACI au sujet des recommandations découlant du colloque, selon les besoins ;

9. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, notamment en renforçant les dispositions concernant la rapidité de la notification et de la diffusion d'informations exactes auprès des familles ;

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-14.

Supervision de la facilitation et renforcement des capacités en matière de facilitation

12.34 Dans la note de travail WP/320, l'Arabie saoudite a souligné que l'Annexe 9 — *Facilitation*, inscrite dans la Convention de Chicago, obligeait les États à réduire au minimum les retards en se conformant aux normes et pratiques recommandées en matière de contrôles aux frontières. Bien qu'elles aient été adoptées en 1949, ces SARP n'ont pas été aussi rapidement mises en œuvre que les dispositions des Annexes relatives à la sécurité et à la sûreté. Elle a proposé des cadres nationaux de supervision et un manuel de supervision. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, en prenant en considération, en particulier, les besoins en ressources et l'ordre de priorité des travaux.

12.35 Dans la note de travail WP/244, les Émirats arabes unis ont présenté l'initiative intitulée « Année de la facilitation (FAL2024) », qui encourage le renforcement des capacités grâce aux activités de formation et d'assistance afin d'améliorer le respect des obligations à l'échelle mondiale. La note rappelle qu'un Groupe de travail sur le renforcement des capacités de facilitation a été chargé par le Groupe d'experts de définir une stratégie globale en la matière. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les suites à donner figurant dans ladite note.

12.36 Dans la note de travail WP/158, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a présenté, au nom de 54 États africains, le cadre juridique de l'Angola pour la certification des inspecteurs et des instructeurs en facilitation, qui illustre comment une approche nationale peut renforcer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9. La note a encouragé les États à adopter des modèles analogues. Le Comité recommande que l'Assemblée invite instamment les États à mettre en œuvre des programmes nationaux de facilitation, prenne note du modèle présenté par l'Angola à titre de référence et soumette au Conseil la suite à donner visée au point c) en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.37 Dans la note de travail WP/127, la CAFAC, au nom de 54 États africains, a mis en exergue le rôle des systèmes de données sur les passagers (renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et dossiers passagers (PNR) pour la sécurité aux frontières et la facilitation, et a proposé d'établir un cadre d'assistance mondial en la matière. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, encourage la coopération des États, le renforcement des capacités et les partenariats, et invite instamment le Conseil à charger le Secrétaire général de promouvoir la coopération régionale, de mettre à jour les informations concernant le financement desdites mesures et de favoriser des solutions rentables.

12.38 Le Comité a pris connaissance des renseignements fournis dans les notes WP/128 et WP/356 présentées par l'Arabie saoudite.

Traite des personnes et migration irrégulière

12.39 Dans la note de travail WP/185, le Danemark, au nom de l'UE et de ses États membres, et des États membres de la CEAC, et avec le parrainage de l'Australie, du Japon et de l'IBAC, a abordé la question de l'utilisation du transport aérien commercial pour la migration irrégulière, notamment par les réseaux de trafic de migrants qui profitent des régimes d'exemption de visa et de possibilités manifestes de migration

de main-d'œuvre. La note a mis l'accent sur le renforcement de la coopération entre les pouvoirs publics et les acteurs du secteur aéronautique, sur la mise en œuvre du Doc 10171, *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des êtres humains dans le secteur de l'aviation*, et sur les modifications qui pourraient être apportées à l'Annexe 9 et au Doc 10184, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)*. Les États membres ont reconnu globalement l'importance de s'attaquer à cette question et ont réaffirmé leur ferme attachement à la coopération internationale et à la lutte contre la traite d'êtres humains et le trafic illicite de migrants. Un État membre et certaines organisations internationales se sont dits préoccupés par la mention de liens entre la traite d'êtres humains et le trafic illicite de migrants, qui sont d'une grande complexité et ont un caractère pluridimensionnel, et doivent donc être assujettis au cadre multilatéral existant régissant les droits de l'homme et la migration, en étroite coordination avec les instances concernées des Nations Unies. Certaines organisations internationales ont soulevé des préoccupations quant aux attentes à l'égard des exploitants d'aéronefs et d'aéroports, qui pourraient introduire de nouvelles responsabilités en lien avec la question de l'utilisation du transport aérien pour la migration irrégulière. Le Comité a noté le large appui exprimé en faveur de la note. Afin d'aborder la question de l'utilisation du transport aérien pour la migration irrégulière, le Comité recommande aussi que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre dans les meilleurs délais, avec la participation des organes techniques compétents et en consultation avec les institutions des Nations Unies concernées.

12.40 Dans la note de travail WP/469, la République dominicaine, avec l'appui de 17 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a mis en avant le fait que la traite des personnes est un crime transnational dont sont victimes 25 millions d'êtres humains et que l'aviation en est le principal facilitateur. Tout en relevant que l'OACI a élaboré des instruments en la matière, la note a souligné que leur mise en œuvre est inégale en raison de leur caractère non contraignant. Le Comité recommande que l'Assemblée approuve les mesures proposées et prenne acte de ce que les dispositions 8.49 et 8.50 de l'Annexe 9 ont d'ores et déjà été élevées au rang de normes aux termes de l'Amendement n° 30 de l'Annexe, applicable depuis le 11 juillet 2025.

12.41 Dans la note de travail WP/276, la Jamaïque a indiqué que le trafic de migrants a de plus en plus recours à des exploitants non réguliers et à l'aviation générale, et que, bien souvent, les données sur les passagers de ces vols ne sont pas communiquées. La note a suggéré de mettre à jour l'Annexe 9 et le Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, de procéder à des évaluations du risque plus rigoureuses, et d'étendre l'obligation en matière de renseignements préalables sur les voyageurs/dossiers passagers (RPCV/PNR) à l'aviation générale. Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil la suite à donner visée au point a) figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents, et invite instamment les États à collaborer avec les autorités compétentes, et encourage la coopération régionale et mondiale pour lutter contre le trafic de migrants.

12.42 Dans la note de travail WP/449, le Mexique a mis en évidence l'augmentation du trafic de migrants par voie aérienne et ses répercussions sur la sécurité et les systèmes migratoires. La note a appelé instamment à constater que le trafic de migrants par voie aérienne est un problème mondial et demande au Conseil de répertorier les pratiques des États, de promouvoir la coopération en la matière et d'envisager d'élaborer des orientations ou des SARP ; elle a préconisé également un renforcement des capacités dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB). Le Comité recommande que l'Assemblée soumette au Conseil les suites à donner figurant dans la note, en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

12.43 Dans la note WP/182, les États-Unis ont souligné que la traite des êtres humains est un crime dont sont victimes 27,6 millions de personnes dans le monde, et met en avant le rôle de l'aviation dans la prévention et l'atténuation de ce fléau. La note a rappelé la résolution A41-16 relative à la lutte contre la traite. Le Comité a noté que la résolution A41-16 actuelle de l'Assemblée — *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes* traite de la question de la lutte contre

la traite des êtres humains. Par conséquent, le Comité convient que la résolution présentée dans l'appendice de la note de travail devrait être intégrée dans la résolution A41-16 et a recommandé que l'Assemblée adopte la résolution 12/5 qui remplace la résolution A41-16.

12.44 Le Comité a pris connaissance des notes d'information WP/402 (présentée par l'Arabie saoudite), et WP/414 (présentée par les États-Unis).

Résolution 12/5 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes

L'Assemblée,

Considérant que le Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, adopté en novembre 2000 par l'Assemblée générale des Nations Unies et entré en vigueur le 25 décembre 2003, fournit un cadre international qui a été ratifié par la majorité des pays,

Considérant que la Circulaire 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, publiée conjointement en mai 2018 par l'OACI et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme souligne le rôle important de l'aviation internationale dans la lutte contre la traite des personnes,

Considérant que dispenser aux employés et aux autres membres du personnel aéronautique qui sont en contact avec la clientèle une formation pour les aider à identifier les cas soupçonnés de traite des personnes et y réagir peut aider à arrêter ce crime,

Considérant que la norme 8.45 figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation* exige des États contractants qu'ils prennent des mesures pour s'assurer que des procédures de lutte contre la traite des personnes sont mises en place, reposent sur une stratégie globale et comprennent des systèmes de signalement clairs et des points de contact pertinents pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès d'autorités compétentes,

Considérant que la norme 8.46 figurant dans l'Annexe 9 oblige les États contractants à prendre des mesures pour veiller à ce que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoive une formation de sensibilisation à la traite des personnes,

Considérant que la réalisation de campagnes de sensibilisation auprès du personnel aéronautique et du public voyageur peut aider à accroître la détection et la notification des cas soupçonnés de traite des personnes,

Considérant que l'OACI devrait favoriser l'élaboration de lignes directrices claires sur la traite des personnes à mettre en œuvre par chaque État, notamment des modèles de protocole de notification et un mode d'application de la loi centré sur les victimes et tenant compte des traumatismes subis,

Considérant que le Doc 10171 mis au point par le Groupe d'experts de la facilitation (FALP), *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation*, adopté par le FALP en juillet 2021 et par le Comité du transport aérien (ATC) en septembre de la même année, renforce les politiques et les cadres de procédure nationaux en matière de lutte contre la traite et fournit aux États, aux autorités et organisations de l'aviation civile, aux exploitants d'aéronefs et aux aéroports des orientations et recommandations destinées à éclairer l'élaboration de stratégies globales de lutte contre la traite, dans le droit fil de la résolution A42/XX de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*,

Considérant que l'adoption d'une stratégie globale intégrant la législation, la volonté politique, les politiques, les protocoles de notification et les mécanismes d'intervention, les partenariats, la formation, la sensibilisation du public, la collecte de données, l'échange d'informations, y compris des recommandations et des perspectives éclairées par l'expérience des rescapés de la traite, et l'aide aux victimes et aux rescapés peut aider les autorités et organisations d'aviation civile, les exploitants d'aéronefs et les aéroports à mettre un terme à ce crime,

Considérant que la circulaire 362 de l'OACI, *Lignes directrices pour la lutte contre la traite des personnes dans la chaîne d'approvisionnement des exploitants aériens*, fournit aux autorités de l'aviation civile et aux exploitants aériens des orientations et des recommandations pour éclairer l'élaboration de politiques visant la prise en compte de la diligence raisonnable et de la transparence dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement,

Considérant que l'adoption de la circulaire 362 de l'OACI, *Lignes directrices pour la lutte contre la traite des personnes dans la chaîne d'approvisionnement des exploitants aériens*, ainsi que de politiques, de procédures, et d'activités de sensibilisation et de formation des employés, peut aider les autorités de l'aviation civile et les exploitants aériens à mettre fin à ce fléau,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les normes 8.45 et 8.46 figurant dans l'Amendement n° 30 de l'Annexe 9 ;
2. *Demande* aux États membres de prêter l'attention voulue à la Circulaire 352 — *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la lutte contre la traite des personnes soient actuels et adaptés aux besoins des États membres ;
4. *Demande* aux États membres de prêter l'attention voulue au Doc 10171, Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation, lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
5. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte de la circulaire 362, *Lignes directrices pour la lutte contre la traite des personnes dans la chaîne d'approvisionnement des exploitants aériens*, au moment de mettre en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
6. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-16.

— — — — —

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

13.1 À sa huitième séance, le Comité exécutif a examiné la question de la politique de sûreté de l'aviation (AVSEC) sur la base des rapports du Conseil concernant les suites du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la Semaine de la sûreté de l'OACI 2024 à Mascate (Oman) (WP/13), et les travaux en cours relatifs aux zones de conflit et aux obligations des États Membres (WP/35). Il a aussi examiné la proposition du Conseil relative à la mise à jour des résolutions suivantes : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (WP/11, révision n° 1) et Cybersécurité de l'aviation civile (WP/12, révision n° 1). En outre, 35 notes sont soumises par les États et observateurs : WP/78, révision n° 1, WP/79, WP/86, WP/100, WP/101, WP/102, WP/111, WP/117, WP/118, WP/119, WP/120, WP/124, WP/165, WP/199, WP/200, WP/201, WP/233, révision n° 1, WP/239, révision n° 1, WP/240, WP/241, WP/324, WP/369, WP/370, WP/371, WP/398, WP/419, WP/438, révision n° 1, WP/453, WP/454, WP/470 et WP/482.

13.2 Il a été pris note des notes d'information suivantes : WP/498, WP/513, WP/515 et WP/516 du Bangladesh, WP/562 du Cameroun, WP/586 du Danemark, WP/116 et WP/198 de la République dominicaine, WP/551 de l'Indonésie, WP/580 du Kazakhstan, WP/561 de la République de Corée, WP/80 de l'Arabie saoudite, WP/584 de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et WP/667 de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA).

Déclaration de Mascate et résolution de l'Assemblée pour adoption

13.3 Dans la note WP/13, le Conseil expose les résultats du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la Semaine de la sûreté de l'OACI 2024 à Mascate, qui vise à faire en sorte que l'aviation demeure une force sûre et résiliente au service du progrès mondial. La note invite à réaffirmer les engagements qui figurent dans la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation.

13.4 Le Conseil, dans la note WP/11, révision n° 1, propose des mises à jour de la résolution A41-18 sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation afin de tenir compte des évolutions depuis la 41^e session de l'Assemblée.

Analyse

13.5 Le Comité a pris note des suites du débat ministériel de haut niveau tenu pendant la Semaine de la sûreté de l'OACI 2024 à Oman, présentés dans la note WP/13, et a réaffirmé les engagements pris dans la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité et la cybersécurité de l'aviation. Le Comité a également noté que les éléments clés de la Déclaration figuraient dans les mises à jour des résolutions A41-18 et A41-19, proposées dans la révision n° 1 du WP/11 et la révision n° 1 du WP/12, respectivement.

13.6 En présentant la révision n° 1 de la note WP/11, le Conseil a rappelé que l'Assemblée de l'OACI réunie en sa 41^e session a adopté la résolution A41-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*. En application du 2^e paragraphe du dispositif de la résolution A41-18, cet exposé récapitulatif doit être réexaminé à chaque session ordinaire de l'Assemblée.

13.7 En conclusion, la soumission par le Comité pour adoption à la Plénière d'une résolution A41-18 révisée sur l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, au terme de l'incorporation des éléments clés convenus au cours des discussions sur le sujet, a recueilli un large soutien.

13.8 Un État membre a proposé un amendement au nouveau paragraphe 4 du dispositif de l'appendice G (Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation) de la résolution A41-18, qui serait ainsi libellé comme suit : « Invite les États membres à soutenir activement les groupes régionaux de l'OACI dans les domaines de la sûreté et de la cybersécurité de l'aviation, ainsi que les programmes et groupes coopératifs de sûreté de l'aviation qui existent dans différentes régions [...] ». Cette proposition d'amendement n'a toutefois pas été soutenue par le Comité.

Résolution 13/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

Considérant que, dans la résolution A410-181, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation qui figure dans la résolution A410-181, appendices A à G inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 42^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation, telle qu'elle existe à la clôture de la 42^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A410-181.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

Considérant que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ~~sont devenus la principale menace~~ continuent de menacer ~~contre~~ son développement sûr et ordonné et que par conséquent l'aviation civile doit être protégée efficacement,

Considérant la nature évolutive de la menace d'actes ~~de terrorisme~~ préjudiciables, y compris ~~ceux posés par les engins explosifs dissimulés~~, la nouvelle menace que représentent les engins incendiaires improvisés (EII) placés dans le fret aérien et d'autres utilisations abusives du système de fret aérien à des fins malveillantes, les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les menaces sol-air, notamment les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres attaques perpétrées à distance, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef non habité (UAS), ~~l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes~~, l'utilisation d'aéronefs comme armes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes, qui a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des ~~personnes~~ ~~peuples du monde~~ dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que certaines menaces, certains scénarios d'attaques et certains engins improvisés ciblant le transport aérien sont de plus en plus perfectionnés,

Considérant que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale constituent une infraction grave au droit international,

Rappelant que les résolutions A27-12 et A29-16 restent en vigueur,

Notant que l'exploitation du secteur de l'aviation pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi que pour la traite d'êtres humains et le trafic d'espèces sauvages et d'autres marchandises illicites, peut mettre au jour ou accentuer des vulnérabilités susceptibles d'être exploitées par ceux qui cherchent à perpétrer des actes d'intervention illicite,

Rappelant la résolution A40-12 relative à la Déclaration sur la sûreté de l'aviation,

~~*Rappelant les communiqués conjoints publiés par les conférences conjointes OACI-Organisation mondiale des douanes (OMD) sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation, tenues à Singapour en juillet 2012, à Manama (Bahreïn) en avril 2014 et à Kuala Lumpur (Malaisie) en juillet 2016,*~~

Consciente de l'importance d'une approche commune de l'Organisation des Nations Unies, fondée sur la coopération et la coordination de l'ensemble des organes et institutions spécialisées des Nations Unies concernés, selon laquelle le secteur aéronautique constitue une infrastructure essentielle dont dépendent la sécurité nationale, la prospérité et le développement, ainsi que l'économie mondiale,

Consciente des résolutions 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) et 2617 (2021) du Conseil de sécurité de l'ONU relatives aux menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes,

Consciente de l'instrument que constitue la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies (2006) au service des efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme, dont le huitième examen a été adopté en 2023 par la résolution (A/RES/77/298) de l'Assemblée générale,

Consciente de la Déclaration de Delhi (2022) du Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies sur la lutte contre l'utilisation des technologies nouvelles et émergentes à des fins terroristes,

Consciente des initiatives menées par l'OACI et ses États membres pour mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies visant à amplifier les efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme, notamment en prenant des mesures concrètes afin de renforcer les capacités des États membres pour contrer les menaces terroristes et d'intensifier la coordination des activités antiterroristes entreprises par le système des Nations Unies,

Notant que des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation ~~dans le monde~~ (GASep) ont abouti avec succès à l'adoption initiale du Plan par le Conseil en novembre 2017 et à l'adoption de la deuxième édition du GASep en juin 2024,

Prenant note des efforts accrus auxquels les États membres doivent consentir en vue d'atteindre les objectifs ambitieux ~~mondiaux~~ du GASep d'établir et de consolider un système mondial de sûreté de l'aviation, reposant sur une mise en œuvre complète et effective des normes de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation dans tous les États membres ~~pour 2023 et 2030~~, avec le soutien collectif des autres États membres, de l'OACI, des organisations régionales, ~~de l'industrie~~ du secteur et de toutes les autres parties prenantes,

Notant l'importance de la mise en œuvre et de la promotion, tant par l'OACI que par les États membres, de pratiques de sûreté à l'échelle mondiale basées sur les risques, appropriées et proportionnelles à la menace,

Soulignant qu'il est nécessaire de ne pas baisser la garde, car l'absence perçue d'incidents graves qui menacent la sûreté ou la cybersécurité de l'aviation ne signifie pas que le risque est moindre, et que des mesures proactives demeurent essentielles,

Notant qu'il reste nécessaire d'encourager les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes à renforcer la sensibilisation à la sûreté et à instaurer une culture de la sûreté en aviation qui soit solide et effective,

Consciente des feuilles de route régionales adoptées aux conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en Égypte, au Panama, au Portugal et en Thaïlande entre 2017 et 2018,

Rappelant le Communiqué de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en novembre 2018, ainsi que les conclusions et les recommandations de la Conférence,

Consciente de la Déclaration ministérielle de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, adoptée lors de la Semaine de la sûreté 2024 de l'OACI à Mascate (Oman) le 11 décembre 2024,

Rappelant l'importance pour les États membres de dresser un panorama exhaustif de la sûreté et d'autres disciplines de l'aviation et de maintenir une coordination efficace entre leurs différents organes afin de veiller à ce que toutes les informations utiles soient examinées et à ce que les conséquences de toute mesure sur les activités de l'aviation civile, notamment sur la sécurité de l'aviation, soient évaluées,

Notant que le fret aérien joue un rôle crucial dans le transport des biens essentiels, y compris les fournitures médicales et les vaccins, comme cela a été le cas lors de ~~les restrictions et les mesures de santé publique~~ découlant de la pandémie de COVID-19 ~~ont eu de graves répercussions sur le secteur aéronautique et que~~ l'OACI et les États membres doivent tenir compte de ces répercussions lorsqu'ils prennent des décisions en matière de politiques et de mesures relatives à la sûreté de l'aviation,

Rappelant les communiqués conjoints publiés par les conférences conjointes OACI-Organisation mondiale des douanes (OMD) sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation, tenues à Singapour en juillet 2012, à Manama (Bahreïn) en avril 2014 et à Kuala Lumpur (Malaisie) en juillet 2016,

Considérant que les actes ou tentatives d'actes de sabotage sous forme d'engins incendiaires placés dans le fret aérien et/ou la poste aérienne présentent de nouveaux risques pour la sûreté et la sécurité des chaînes logistiques mondiales et ont des effets dévastateurs sur les économies nationales interconnectées et le commerce mondial,

Réaffirmant les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), entre autres la nécessité l'importance d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, la résilience à long terme de l'aviation internationale et l'intégration des enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes des événements mondiaux actuels et des précédents,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol et d'aéroports civils par des missiles sol-air, des engins incendiaires contre le fret aérien et la poste aérienne ainsi que la chaîne logistique, des attaques au moyen d'UAS et d'autres attaques à distance, ainsi que l'utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que la protection la sûreté de l'aviation contre des menaces complexes et sophistiquées est essentielle à la durabilité du transport aérien et que la sûreté et la cybersécurité de l'aviation doivent continuer à ~~les traiter~~ être traitées comme une des questions de la plus haute priorité, ~~et que~~ l'OACI et ses États membres ~~lui~~ devant leur accorder des ressources appropriées, comme c'est le cas pour d'autres aspects de l'aviation civile ;
4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces exigées et recommandées dans l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et dans les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires, ~~acteurs aux méthodes sophistiquées~~ et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. Charge le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. Invite l'OACI et ses États membres à mettre en œuvre les résolutions 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies, dans leurs domaines de compétence respectifs, et à assumer collectivement le rôle de chef de file mondial de l'OACI dans la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

7bis. Invite l'OACI et ses États membres à mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et la Déclaration de Delhi du Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies sur la lutte contre l'utilisation des technologies nouvelles et émergentes à des fins terroristes, en particulier celles qui sont énoncées dans les principes directeurs non contraignants sur les menaces que représente l'utilisation d'UAS à des fins terroristes ;

8. Notant le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, ~~demande au~~ charge le Secrétaire général de donner plus d'importance à la sûreté de l'aviation au sein de l'Organisation et de ses bureaux régionaux et d'assurer la durabilité à long terme du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le contexte du budget ordinaire ;

9. Prie instamment tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation grâce à des contributions volontaires sous la forme de ressources humaines et financières, autres que celles prévues au budget ordinaire ;

9bis. Prie instamment tous les États membres d'assurer la mise en œuvre effective des normes de l'OACI, de s'efforcer de réaliser collectivement l'objectif ambitieux du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) de l'OACI et ses six domaines prioritaires, et de participer activement aux efforts déployés à l'échelle mondiale et régionale pour atteindre cet objectif ambitieux ;

10. Charge le Conseil de veiller à ce que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation examine régulièrement le GASeP afin qu'il reste pertinent, que ses priorités répondent aux menaces actuelles et nouvelles et qu'il continue à servir d'outil utile à l'appui des efforts déployés par les États membres pour parvenir à une mise en œuvre intégrale des dispositions de l'Annexe 17 – Sûreté de l'aviation ;

11. Charge le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASeP, ~~lorsqu'il affinera le Plan, y compris les changements survenus au sein du secteur aéronautique des suites de la pandémie de COVID-19, en s'assurant qu'il comporte des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation,~~ en tenant compte des jalons mondiaux définis pour 2027, 2030 et 2033, qui sont inclus comme points de contrôle sur la base desquels la communauté mondiale évaluera les progrès réalisés, ainsi qu'un mécanisme de suivi de l'avancement faisant appel à des processus et outils existants afin d'aider l'OACI, les États membres et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;

12. Charge le Secrétaire général de continuer à examiner et à améliorer de façon globale les plans et programmes de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation à l'aide de mécanismes de consultation des États membres et du secteur, pour veiller à ce que ces plans et programmes continuent de servir l'objectif voulu et soient adaptés aux problématiques nouvelles et émergentes en matière de sûreté de l'aviation ; tout en réfléchissant à des approches novatrices permettant d'améliorer ou de renforcer leur efficacité. Les conclusions des examens, notamment les recommandations en découlant, devraient être régulièrement transmises au Conseil ;

13. ~~Prie instamment tous les États membres de participer activement aux efforts entrepris aux niveaux mondial et régional visant à réaliser les objectifs, les cibles et les priorités du GASeP aux niveaux national et régional, compte tenu des objectifs ambitieux mondiaux du GASeP pour 2023 et 2030 ;~~

1413. Prie instamment tous les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes de continuer à prendre des mesures concrètes en vue de renforcer la culture de la sûreté en aviation à l'appui d'une mise en œuvre effective des mesures de sûreté, et de faire mieux connaître la sûreté et les comportements optimaux en la matière à toutes les entités et personnes.

APPENDICE B

Instruments internationaux de droit aérien, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile

a) *Instruments internationaux du droit aérien*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010), par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010), par le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971) et au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1988, à la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et au *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014)¹;

2. *Appelle* les États membres qui ne sont pas encore parties aux instruments de droit aérien mentionnés ci-dessus, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de ces instruments, et appelle les États membres qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Secrétaire général de continuer à rappeler aux États membres qu'il importe de devenir parties aux conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1988, au Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs de 2010, au Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs de 2014*, ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États membres qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

¹ Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int, à la rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

b) *Promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés*

L'Assemblée,

Considérant que la promulgation par les États membres de lois pénales nationales punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile contribuerait beaucoup à leur dissuasion,

1. *Appelle* les États membres à accorder une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier à inclure, dans leur législation, des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

2. *Appelle* les États membres à prendre des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités et en concluant des accords appropriés prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale.

APPENDICE C

Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures visant à atténuer la menace, notamment celles figurant dans l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

Considérant qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et des colis exprès, ainsi qu'à la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les menaces pesant sur les zones côté ville des aéroports et les attaques menées ou facilitées par des ~~gens~~ personnes à l'interne,

Considérant que les menaces pesant sur les systèmes de fret aérien et de poste aérienne dans leur ensemble, y compris les menaces liées à des engins incendiaires pesant sur le fret aérien et la poste aérienne et les chaînes logistiques mondiales du fait de tentatives de sabotage par le placement d'EII à bord d'aéronefs, exigent une approche globale de l'élaboration et de la mise en œuvre d'exigences de sûreté et de bonnes pratiques, notamment la poursuite du partage de renseignements et de la coopération avec des organisations internationales telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU), ~~et~~ l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC). À cet égard, les États devraient partager les nouvelles pratiques optimales mises en œuvre pour atténuer la menace que représentent les EII et lorsqu'une nouvelle technologie a été mise au point pour faciliter leur détection,

Considérant que la responsabilité de s'assurer que les mesures de sûreté sont appliquées par les organismes gouvernementaux, les autorités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs et d'autres entités incombe aux États membres,

Considérant que l'application effective des mesures de sûreté préconisées par l'OACI constitue un moyen efficace de prévention des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

Considérant qu'un large éventail de stratégies et d'outils de gestion des risques doit être employé pour aligner les mesures de sûreté avec le risque pour la sûreté afin de garantir l'efficacité et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation, compte tenu des incidences non désirées qu'ils pourraient avoir sur la sécurité de l'aviation civile. La coordination efficace de la sécurité, de la sûreté et de la cybersécurité de l'aviation bénéficiera à son tour du partage des connaissances et du renforcement des efforts,

Considérant que les contre-mesures de protection de l'aviation civile ne peuvent être efficaces que si l'on emploie un personnel de sûreté hautement formé et compétent, en plus des vérifications des antécédents, de la certification et du contrôle de la qualité,

~~*Considérant* que du fait de la pandémie de COVID-19, il a parfois fallu autoriser un assouplissement temporaire de certaines obligations en matière de sûreté,~~

~~*Mesurant* combien il importe de bien évaluer et traiter les risques liés à la reprise des activités de l'aviation, en prêtant une attention particulière à ceux qui sont dus aux incidences de la pandémie sur le personnel,~~

~~*Considérant* que la pandémie de COVID-19 oblige à répondre aux menaces et aux risques de sûreté en tenant compte des nouveaux risques sanitaires, tout en trouvant un équilibre entre facilitation et durabilité,~~

Considérant que l'intégration d'une solide culture de la sûreté pour tous les personnels, tant dans des fonctions liées à la sûreté que dans des fonctions non liées à la sûreté, à tous les niveaux et dans l'ensemble du domaine de l'aviation, est impérative pour le développement et la stabilité d'un environnement de sûreté efficace,

Considérant que des innovations en matière de technologie et de processus et une formation adaptée sont requises pour mettre en place des mesures de facilitation et de sûreté de l'aviation efficaces et efficientes pour les passagers et le fret et pour définir l'avenir des régimes d'inspection-filtrage de sûreté, tout en reconnaissant les compétences spécialisées nécessaires pour exploiter et gérer les technologies actuelles et nouvelles liées à la sûreté de l'aviation, et recruter et former le personnel à leur utilisation, tout en poursuivant les efforts pour attirer la prochaine génération de professionnels de l'aviation,

Notant que la rapidité et l'efficacité des tests et de la certification des équipements de sûreté de l'aviation actuellement utilisés et de ceux qui évoluent rapidement sont essentielles au renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale et à l'adaptation à la croissance du trafic passagers.

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite qui soient fondées sur les preuves et sur les risques, viables sur le plan opérationnel et proportionnelles à la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;

2. *Prie instamment* tous les États membres, à titre individuel et en coopération avec les autres États membres, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et, en particulier, les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 ainsi que celles recommandées par le Conseil ;

3. *Réaffirme* la responsabilité qu'ont tous les États membres de mettre en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation efficaces dans leur territoire, en tenant compte de la menace qui évolue ;

4. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte), l'*Aviation Security Training Manual* de l'OACI (Doc 10207) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web public de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États membres à accorder une grande importance aux normes récemment adoptées pour faire face aux menaces internes et à assurer leur application effective dans le cadre de leurs attributions respectives, et à continuer à adapter et adopter des mesures pour lutter contre ces menaces ;

6. *Encourage* les États membres à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;

7. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces et de technologies, de techniques et de processus novateurs ;

7bis. *Prie instamment* les États membres et les entités compétentes de collaborer et d'améliorer les procédures de certification des équipements de sûreté, dans le but de réduire les retards et d'éliminer la fragmentation, renforçant ainsi la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale ;

8. *Encourage* les États membres et le secteur aéronautique à coordonner leurs efforts afin de faire évoluer l'inspection-filtrage de sûreté de l'aviation pour la rendre plus agile dans sa réponse à de nouvelles menaces, la fluidifier et la centrer davantage sur les voyageurs, tout en veillant à répondre à tout moment aux objectifs de sûreté de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* ;

9. *Encourage* les États membres et toutes les entités de l'aviation à promouvoir une culture de la sûreté de l'aviation qui soit solide et efficace, en s'appuyant notamment sur l'élaboration de programmes et de campagnes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté soulignant que la sûreté est l'affaire de tous ;

10. *Prie instamment* les États membres de trouver les ressources nécessaires pour disposer de professionnels qualifiés et compétents afin de réglementer, d'assurer, de poursuivre et de superviser la mise en œuvre effective des mesures liées à la sûreté de l'aviation de conserver des effectifs compétents, motivés et bien formés et de prendre des mesures destinées à garantir et à maintenir les compétences dont disposait le personnel avant la pandémie de COVID-19 ;

11. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation, notamment en appliquant des techniques à distance lorsque des restrictions ou d'autres circonstances ne permettent pas la réalisation d'activités de suivi sur site, pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;

12. *Encourage* les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États membres et l'industrie, selon qu'il convient, pour un échange rapide de renseignements et la détection précoce des menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile, y compris les cybermenaces. Sur le plan technique, tous les experts concernés devraient être associés à ce partage rapide de renseignements ;
- b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir les techniques de filtrage et d'inspection, la détection des explosifs et des engins incendiaires, la détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, le filtrage et l'accréditation du personnel aéroportuaire, le développement des ressources humaines, et la recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
- c) utiliser des techniques modernes avancées pour détecter des articles et matières interdites et empêcher qu'ils soient emportés à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
- d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace fondées sur les preuves et sur les risques, efficaces, efficientes, multicouches, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers, sur l'équipage et sur le commerce légitime ;
- e) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, en particulier pour atténuer les menaces liées à des engins incendiaires qui pèsent sur le fret aérien et la poste aérienne :
 - 1) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne solide, durable et résistant
 - 2) en mettant en œuvre de manière efficace et durable des normes de sûreté solides ;
 - 3) en adoptant une approche exhaustive de la chaîne logistique pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, s'il y a lieu ;
 - 4) en mettant en place et en renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 5) en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes logistiques correspondantes ;
 - 6) en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États membres pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 7) en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités et à favoriser l'innovation en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- f) ~~prendre en compte~~ agir à l'égard des les éventuelles utilisations abusives des UAS et des systèmes de mobilité aérienne avancée (AAM) et appliquer des mesures de sûreté afin de prévenir leur utilisation dans des actes d'intervention illicite ;

- g) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques de sûreté visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et dans leur espace aérien soient effectuées en continu, à ce que ces évaluations soient utilisées afin d'éclairer comme il se doit la mise au point de contre-mesures et d'adapter les paramètres des mesures de sûreté de l'aviation, et à ce qu'elles apportent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l'aviation civile aux parties prenantes concernées ;
- h) contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aéroports, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :
 - 1) maintenir un équilibre approprié entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
 - 2) mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
 - 3) éviter, dans la mesure du possible, de créer des vulnérabilités dues à des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aéroport ;
 - 4) entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ;
- i) assurer la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces ;
- j) faire face aux risques internes résultant de l'exploitation du personnel aéroportuaire et de leur accès privilégié aux zones réglementées et à des informations de sûreté sensibles, ~~compte tenu des répercussions de la pandémie de COVID-19 et de la possibilité qu'elle ait créé de nouvelles vulnérabilités internes ou accentué celles qui existaient déjà ;~~

13. *Appelle* les États membres, tout en respectant leur souveraineté, à réduire au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d'une interprétation non homogène des normes, en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;

14. *Appelle* les États membres, lorsqu'ils demandent à un autre État d'appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs qui volent à destination de son territoire, à tenir pleinement compte des mesures de sûreté déjà en place dans l'État qui reçoit la demande et, s'il y a lieu et si elles font l'objet d'une validation continue, à reconnaître ces mesures comme équivalentes afin de réduire les doubles emplois ;

15. *Demande* à l'OACI :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
- b) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États membres intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection-filtrage des passagers et du fret ;

- c) de continuer d'appuyer les activités du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées fondées sur les preuves et sur les risques ainsi que des éléments indicatifs ;
- d) d'encourager les États et les parties prenantes à renforcer leur coopération grâce à des arrangements bilatéraux et multilatéraux, selon qu'il convient, afin d'améliorer les mécanismes de partage de l'information et les capacités de test et de certification des équipements de sûreté, dans le but de parer à l'évolution du contexte mondial des menaces à la sûreté de l'aviation ;
- de) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle de l'équivalence dans le but d'aider les États membres à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté, qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats, conformes aux exigences de l'Annexe 17, et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace et continu de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation et ne créent pas de vulnérabilités ni n'introduisent de nouveaux risques dans le réseau aéronautique ;
- ef) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment ceux qui sont complexes et font appel à des méthodes sophistiquées, les cybermenaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques qui pèsent sur les zones côté ville des aéroports et sur la sûreté de la gestion du trafic aérien, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et le Groupe d'experts de la cybersécurité ;

16. Charge le Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

16bis Charge le Secrétaire général de mettre à jour et de modifier à intervalles appropriés l'*Aviation Security Training Manual* de l'OACI (Doc 10207 — Diffusion restreinte) et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États membres à recruter, à sélectionner et à former leur personnel, compte tenu de l'assurance de la qualité et des facteurs humains, tout en mettant en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

17. Charge le Secrétaire général de veiller à la mise à jour continue de l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108 — Diffusion restreinte), qui fournit une méthodologie méthode d'évaluation du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure des évaluations fondées sur les risques, conformément au Doc 10108, dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

18. Charge le Secrétaire général de veiller à ce que des spécialistes des domaines appropriés participent à l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'à l'élaboration des SARP, spécifications, éléments indicatifs et des autres moyens de résoudre les questions de sûreté de l'aviation, y compris la coordination avec les autres groupes d'experts ;

19. *Charge* le Conseil d'évaluer en permanence le mandat du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et d'établir des procédures de gouvernance pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation ;

20. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller à ce que la sûreté de l'aviation occupe sa juste place comme principe fondamental et composante fonctionnelle du Secrétariat de l'OACI, à la mesure de sa criticité pour l'avancement, la durabilité, et le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

APPENDICE D

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI a rempli avec succès le mandat formulé dans la résolution A401-148, appendice D,

Considérant que l'un des objectifs de l'Organisation reste de veiller à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux normes de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et aux normes de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

Considérant que l'établissement par les États membres d'un système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation appuie la mise en œuvre de normes et pratiques recommandées internationales (SARP) relatives à la sûreté de l'aviation et contribue à cet objectif,

Rappelant que la responsabilité d'assurer la sûreté de l'aviation civile incombe en dernier ressort aux États membres,

Considérant que l'USAP-CMA s'est révélé déterminant pour détecter des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le Programme continue à bénéficier du soutien des États membres, servant de catalyseur pour les efforts qu'ils consentent en permanence pour satisfaire à leurs obligations internationales dans le domaine de la sûreté de l'aviation,

Considérant que les résultats de l'audit USAP-CMA contribuent de manière considérable à la compréhension de l'état de la sûreté à l'échelle mondiale, de la région et de chaque État membre ; et que les données compilées de l'USAP-CMA peuvent aussi servir à évaluer si les États membres atteignent les objectifs de sûreté-jalons fixés dans le GAsEP et peuvent contribuer à éclairer le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation sur la priorité à accorder aux axes de travail, y compris l'élaboration et la mise à jour de l'Annexe 17,

Notant que la mise en œuvre effective des plans d'actions correctives des États visant à remédier aux carences détectées durant les audits de l'USAP-CMA constitue une partie intégrante et cruciale du processus de surveillance pour atteindre l'objectif général de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde,

Mesurant l'importance d'un niveau limité de divulgation pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, conciliant le besoin des États membres d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté,

Considérant l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) en temps opportun,

Notant l'importance d'une stratégie coordonnée pour faciliter l'assistance aux États membres par l'intermédiaire de la Commission de haut niveau du Secrétariat chargée de l'examen du suivi et de l'assistance,

Notant que la poursuite de l'USAP-CMA et l'évolution continue de ce programme sont essentielles pour établir une confiance mutuelle entre les États membres dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

Constatant que l'USAP-CMA a cessé de subir les répercussions de la pandémie de COVID-19 en augmentant le nombre d'audits réalisés au cours du dernier triennat, largement financés par des contributions volontaires,

Rappelant qu'à sa 40^e-41^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note* que l'USAP-CMA contribue à l'amélioration de la sûreté de l'aviation dans le monde grâce aux audits et à la surveillance continue de la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation ;
2. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de veiller à ce que l'USAP-CMA continue d'évaluer et de mesurer la mise en œuvre durable et effective des normes de l'Annexe 17, y compris les approches fondées sur les risques adoptées à cet effet, le cas échéant, et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté, que la hiérarchisation des audits soit fondée sur les risques et que l'USAP-CMA traite des carences graves en temps opportun ;
3. *Est reconnaissante* aux États membres d'avoir coopéré au processus d'audit de l'USAP-CMA et d'avoir détaché des experts en sûreté devant être certifiés comme auditeurs de l'USAP-CMA qui ont fait fonction d'experts à court terme pour l'exécution des audits USAP-CMA, ainsi que des experts à long terme qui ont rempli les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP-CMA ;
4. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite et une dotation suffisante de l'USAP-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États membres d'établir et de maintenir des systèmes de sûreté de l'aviation durables, conformément aux normes de l'OACI portant sur la sûreté, et leur mise en œuvre des plans d'actions correctives visant à remédier en temps utile aux carences détectées par les audits de l'USAP-CMA ;
5. *Prie instamment* le Secrétariat de l'OACI, en consultation avec les États membres, afin d'examiner la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA, et exhorte le Secrétariat à continuer d'améliorer l'efficacité et l'efficience du programme, tout en maintenant sa qualité, en consultation avec son Groupe d'étude sur l'USAP-CMA et avec l'aide des membres et des observateurs et observatrices du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, selon qu'il convient ;

6. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de l'USAP-CMA, notamment la prompt notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
 - a) en signant le protocole d'accord concernant l'USAP-CMA ;
 - b) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents nécessaires conformément au calendrier établi avant les activités de l'USAP-CMA programmées par l'OACI ;
 - c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA pendant le déroulement des activités de l'USAP-CMA ;
 - d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les ~~lacunes~~ **carences** détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
 - e) en mettant en œuvre les mesures correctrices dans les délais convenus entre les États membres et l'OACI ;
8. *Demande* au Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP-CMA en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses effectifs et de ses activités dans le budget ordinaire dès que possible ;
- 8bis** *Prie instamment* tous les États membres d'accepter les audits prévus par l'OACI, sauf en cas de force majeure, afin de garantir la fourniture en temps utile d'informations pertinentes à l'appui d'autres programmes et activités de l'OACI et d'éviter les incidences financières et administratives négatives sur le programme d'audit ;
9. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de l'USAP-CMA.

APPENDICE E

Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté (ISD-SEC)

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale nécessite des ressources financières et la formation de personnel,

Considérant que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, ne disposent pas d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation et éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

Réaffirmant la valeur et l'importance de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI qui vise à aider les États qui en ont besoin en leur donnant un accès élargi à de la formation et à des services d'assistance et de renforcement des capacités ciblés et efficaces en matière de sûreté et de cybersécurité de l'aviation, tout en favorisant l'autosuffisance à long terme des États,

1. *Charge* le Secrétaire général de soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États membres et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une assistance et un soutien techniques efficaces aux États membres en encourageant la réalisation d'activités internationales de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation qui soient coordonnées et ciblées, tiennent compte des priorités et s'inspirent de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation de l'OACI ;
2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;
3. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour les activités de soutien de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation soient consacrées dans leur totalité à ces activités ;
4. *Prie instamment* les États membres qui en sont capables d'aider à la réalisation d'activités de renforcement des capacités efficaces et ciblées dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ces activités devraient comprendre la formation, l'assistance technique et le soutien à la mise en œuvre, des transferts de technologie et la fourniture d'autres ressources nécessaires, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États membres de mettre en place un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;
5. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI à fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctrices et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17, ainsi que de la capacité de l'OACI à faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et de cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
6. *Invite* les États membres à envisager de demander l'aide d'autres organisations internationales et régionales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
7. *Prie instamment* les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;
8. *Charge* le Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance autant que faire se peut, notamment en recueillant tous les renseignements disponibles sur ces initiatives ;
9. *Charge* le Secrétaire général de contrôler et d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI et de rendre compte régulièrement de l'utilisation des ressources financières et en nature et des incidences mesurées de ces contributions ;
10. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de devenir partenaires pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, en documentant les engagements pris par chacune des parties ;
11. *Demande* au Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le P-programme de formation de l'OACI pour la en matière de sûreté de l'aviation, y compris la tenue à jour et le développement les des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et des ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;

12. *Prie instamment* les États membres de contribuer aux activités du Programme de formation de l'OACI ~~pour la~~ en matière de sûreté de l'aviation,

13. *Demande* au Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer, maintenir et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI afin de garantir que les exigences en matière de formation à la sûreté de l'aviation soient respectées et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;

14. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté de l'aviation.

APPENDICE F

Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde

L'Assemblée,

Considérant que les droits et obligations des États membres prévus par les instruments internationaux de droit aérien sur la sûreté de l'aviation et par les SARP relatives à la sûreté de l'aviation adoptées par le Conseil pourraient être complétés et renforcés dans la coopération multilatérale et bilatérale entre les États membres,

Considérant que les accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport commercial international des passagers, des bagages, du fret et de la poste par la voie aérienne,

Considérant que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens,

Considérant que l'accent mis sur les résultats de sûreté, sur la reconnaissance de l'équivalence et sur un contrôle unique de sûreté, ainsi que le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords multilatéraux et/ou bilatéraux sur les services aériens sont des principes de politique dont la mise en œuvre peut grandement contribuer à la pérennité de la sûreté de l'aviation,

1. *Constate* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États membres ;

2. *Prie instamment* tous les États membres d'insérer dans leurs accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;

3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants comme base d'une coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation et de garantir l'efficacité de la coopération en matière de sûreté de l'aviation entre les États membres, l'OACI et d'autres organisations internationales compétentes :

- a) respecter l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
 - b) reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté ;
 - c) mettre l'accent sur les résultats en matière de sûreté ;
4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC), créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;
5. *Prie instamment* l'OACI de promouvoir des initiatives permettant la création de plates-formes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;
6. *Demande* à l'OACI de continuer à :
- a) à encourager les États membres à rendre compte de leur expérience en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
 - b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
 - c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;
7. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États membres, et en encourageant les États membres à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE G

Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Notant que la menace à laquelle l'aviation civile est confrontée requiert la mise au point d'une riposte efficace au niveau mondial par les États membres et les organisations internationales et régionales concernées,

Prenant note de l'instauration du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour aider les États membres à mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et les résolutions et mandats des Nations Unies à ce sujet,

1. *Invite* l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (BLT), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la gestion des frontières, dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme, et demande au Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation pour aider la Direction exécutive du Comité des Nations Unies contre le terrorisme (DECT) lors de ses visites dans les pays à évaluer les efforts déployés par les États membres dans la lutte contre le terrorisme, y compris les progrès accomplis, les lacunes qui subsistent et les domaines dans lesquels les besoins d'assistance technique sont prioritaires, et à répertorier les tendances et les difficultés liées au terrorisme et les pratiques optimales employées dans la mise en œuvre des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité ;

3. *Charge* le Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation et de gestion des frontières, pour aider aux travaux menés dans le cadre du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme, qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour prévenir et contrer les actes de terrorisme, et pour aider le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) des Nations Unies dans ses activités d'assistance technique et de soutien au renforcement des capacités des États membres de l'OACI tout en veillant à coordonner les activités d'assistance pour éviter les doubles emplois et garantir une utilisation efficace des ressources ;

4. *Invite* les États membres à soutenir activement les groupes régionaux de l'OACI dans les domaines de la sûreté et de la cybersécurité de l'aviation, ainsi que les programmes coopératifs de sûreté de l'aviation qui existent dans différentes régions et sont essentiels pour aider les États à mettre en œuvre les normes de l'OACI, à améliorer les efficacités opérationnelles et à promouvoir l'autosuffisance à long terme des programmes et des opérations AVSEC des États.

Zones de conflit

13.9 Dans la note WP/35, le Conseil a donné un aperçu des activités menées par l'OACI et des États membres pour protéger l'aviation civile contre les risques inhérents à l'exploitation d'aéronefs au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

13.10 Dans la note WP/120, le Canada, avec le parrainage des États-Unis, d'Israël, du Kazakhstan, du Kenya, le Maroc, de la Nouvelle-Zélande, d'Oman, de la République de Corée, de l'Union européenne et ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation (IFATCA), a présenté les progrès accomplis et les travaux futurs visant à améliorer l'atténuation des risques liés aux zones de conflit et à prévenir de nouvelles tragédies, en soulignant la nécessité de mettre à jour le Doc 10084, de renforcer la coordination civilo-militaire et de faire progresser le cadre de l'équipe de coordination d'urgence (CCT). La note appelle aussi, entre autres, à mieux faire connaître le *Manuel de l'OACI sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Doc 10088) et à élaborer une trousse OACI de mise en œuvre (iPack) sur les zones de conflit englobant le soutien de la mise en œuvre, les orientations du CCT et la formation.

13.11 Dans la note WP/201, l'Égypte a appelé l'attention sur ses efforts visant à aider les États touchés par un conflit à réintégrer l'aviation civile mondiale, par le biais d'une coopération en matière de sûreté, du renforcement des capacités et d'un soutien opérationnel. Comme suite aux efforts de l'Égypte, la note a invité l'OACI à prêter main-forte aux autres États qui se relèvent d'un conflit ou d'une crise, et elle a prié instamment les États membres de partager leurs compétences techniques et de fournir un soutien opérationnel.

Analyse

13.12 Le Comité a réaffirmé la nécessité urgente de poursuivre les efforts mondiaux pour améliorer la gestion des risques liés aux zones de conflit dans l'aviation civile internationale. L'OACI a produit des orientations complètes, qui figurent dans la troisième édition du *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084), mais leur mise en œuvre reste inégale entre les États et les exploitants. Il a aussi été noté que les orientations actuelles doivent évoluer pour tenir compte des risques émergents, notamment le brouillage des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), l'utilisation croissante de systèmes d'armes avancés, y compris ceux conçus à des fins militaires, par divers acteurs d'une manière qui met en danger l'aviation civile, et des UAS armés. Le Comité a donc recommandé que l'OACI examine le Doc 10084 en vue de remédier aux lacunes constatées et aux vulnérabilités accrues.

13.13 Le Comité a noté que l'absence de protocoles établis pour le partage des informations relatives aux zones de conflit nuit à l'efficacité de la coordination entre les parties prenantes concernées, notamment les exploitants d'aéronefs et les prestataires de services de navigation aérienne. Le Comité a donc soutenu les initiatives mondiales, telles que l'initiative « Ciel plus sûrs », comme moyens efficaces de partager les meilleures pratiques et les informations, et il a invité les États membres et les parties prenantes concernées à participer aux efforts.

13.14 Le Comité a aussi fait valoir qu'il est important d'établir des cadres structurés pour la coopération civilo-militaire, en reconnaissant les défis propres à la collaboration avec les parties prenantes militaires. À cette fin, le Doc 10088 de l'OACI est considéré comme une référence clé pour favoriser une telle coopération, en veillant à ce que les États respectent à la fois les exigences et les obligations nationales liées à la Convention de Chicago.

13.15 Le Comité s'est félicité de l'engagement et du soutien financier du Canada pour l'élaboration d'une trousse iPack de l'OACI sur les zones de conflit, trousse qui devrait fournir des outils pratiques aidant les États à atténuer efficacement les risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile

de l'exploitation d'aéronefs au-dessus et à proximité de zones de conflit. En particulier, le Comité a noté qu'il est nécessaire que la trousse fournisse des orientations et des informations sur les équipes de coordination d'urgence, dont le rôle est d'assurer la sécurité de l'aviation civile en interrompant le moins possible la circulation aérienne en cas de perturbation de l'espace aérien causée par une zone de conflit.

13.16 Enfin, le Comité s'est penché sur les efforts internationaux et régionaux déployés par des États touchés par des conflits armés pour rétablir les services de la circulation aérienne et atténuer les risques qui en découlent. Il a salué les efforts déployés par l'Égypte visant à aider les États touchés par un conflit à rétablir la connectivité aérienne internationale grâce à une collaboration dans le domaine de la sûreté de l'aviation, considérant ces efforts comme l'expression concrète de l'esprit de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*. Il a encouragé l'OACI et les États membres à continuer d'apporter une assistance aux États qui se remettent d'une crise par le biais de mécanismes d'assistance bilatéraux structurés qui fournissent un soutien technique et opérationnel en conformité avec les dispositions et les éléments indicatifs de l'OACI.

13.17 En conclusion, le Comité a souligné le rôle central de l'OACI en tant que chef de file pour guider la communauté de l'aviation civile mondiale dans la priorisation et le renforcement de l'atténuation des risques liés aux vols d'aéronefs au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Tout en prenant acte des observations formulées par certains États membres, il est convenu de soumettre à l'adoption de la Plénière une résolution sur la gestion des risques pour l'aviation civile liés aux zones de conflit, proposée dans l'appendice à la note WP/35, qui préconise notamment l'établissement d'un programme de travail de l'OACI portant expressément sur les zones de conflit pour aider les États et les exploitants à atténuer les risques et à mieux gérer la fermeture et la réouverture de l'espace aérien.

13.18 Quelques États ont émis des réserves concernant les références au vol 8243 d'Azerbaijan Airlines et au vol MH17 de Malaysia Airlines dans la note WP/35 et dans le projet de résolution en appendice à la note.

Résolution 13/3 : Gérer les risques pour l'aviation civile découlant de zones de conflit

L'Assemblée,

Rappelant la perte tragique du vol 8243 d'Azerbaijan Airlines le 25 décembre 2024, et notant avec une vive préoccupation que des aéronefs civils similaires ont été abattus au-dessus ou à proximité d'une zone de conflit, notamment le vol 752 d'Ukraine International Airlines en 2020 et le vol 17 de Malaysia Airlines en 2014 ;

Rappelant que l'article 3 bis de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* réaffirme le principe du non-recours à l'emploi d'armes contre les aéronefs civils en vol ;

Rappelant que, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à ses Annexes, les États membres devraient prendre des mesures préventives dans l'espace aérien qu'ils contrôlent, y compris la promulgation en temps utile de zones interdites, réglementées ou dangereuses, le cas échéant, lorsque des activités militaires ou des conflits présentent un risque pour l'aviation civile ;

Tenant compte de la complexité croissante de la gestion des risques dans les zones de conflit, y compris des menaces posées par l'utilisation de systèmes d'aéronef non habité (UAS) militaires ou armés, le brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), les systèmes de guerre électronique et de défense antiaérienne ;

Rappelant la résolution A41-8 de l'Assemblée qui stipule que la coordination civile-militaire devrait faciliter le partage de renseignements pertinents avec les usagers de l'espace aérien, en particulier lorsqu'il s'agit de vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;

Tenant compte de la nécessité d'une coordination renforcée, d'une diffusion de renseignements sur les risques et d'une prise de décisions en temps opportun, ainsi que de directives actualisées à l'intention des États et des exploitants ;

Rappelant que le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI a mis au nombre de ses aspirations essentielles l'objectif de zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale à la suite d'accidents ou d'actes d'intervention illicite.

1. *Condamne énergiquement* l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol et réitère qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord de l'aéronef et la sécurité de l'aéronef ne doivent pas être mises en danger ;

2. *Réaffirme* que tout État doit s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol, conformément à l'article 3 bis de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

3. *Prie instamment* tous les États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier dès que possible le Protocole incorporant l'article 3 bis à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

4. *Lance un appel* aux États membres pour qu'ils recensent, signalent et prennent des mesures adéquates dans l'espace aérien qu'ils contrôlent, conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et à ses Annexes, y compris la promulgation en temps voulu de zones interdites, réglementées ou dangereuses, selon qu'il convient, lorsque des activités militaires ou un conflit présentent un risque pour l'aviation civile ;

5. *Prie instamment* les États membres de partager des renseignements pertinents avec les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéronefs placés sous leur autorité, et de veiller à ce qu'ils évaluent et atténuent en temps utile les risques posés aux aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;

6. *Prie instamment* les États membres d'inviter les exploitants d'aéronefs à faire en sorte que leurs décisions en matière de planification de vols reposent sur une évaluation actualisée des risques et des mesures appropriées d'atténuation des risques, en tenant compte des renseignements concernant les zones de conflit par tous les moyens raisonnables ;

7. *Lance un appel* aux États membres pour qu'ils améliorent et renforcent la coopération civilo-militaire dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne (ATM) et appuient l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre régional de gestion d'urgence dans le domaine de l'ATM ;

8. *Lance un appel* aux États membres pour qu'ils appuient les initiatives mondiales, telles que l'initiative Pour un ciel plus sûr, qui sont un moyen efficace de partager les meilleures pratiques et les renseignements, ainsi que les initiatives régionales existantes, et agissent en faveur de l'application effective des normes et orientations mondiales visant à atténuer les risques que les zones de conflit font peser sur l'aviation civile ;

9. *Charge* le Conseil de continuer à mettre à jour les documents pertinents de l'OACI, notamment le *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit*

(Doc 10084) afin de tenir compte des menaces opérationnelles et technologiques actuelles, y compris les attaques utilisant des systèmes d'aéronef non habité (UAS), le brouillage radiofréquence du GNSS et la guerre électronique ;

10. *Charge* le Conseil de veiller à l'élaboration d'un programme de travail de l'OACI portant exclusivement sur les zones de conflit afin d'appuyer les efforts intersectoriels au sein de l'Organisation ;

11. *Charge* le Conseil de surveiller l'application de la présente résolution et d'en faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

— — — — —

Expériences liées à la participation au Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep)

13.19 Dans la note WP/370, le Belize, au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), prie instamment les États de renforcer les politiques, les stratégies et les mesures de sûreté pour les vols commerciaux intérieurs, afin de prévenir et d'atténuer les actes d'intervention illicite. Les États sont encouragés à renforcer la détection des menaces dans les aéroports nationaux, à normaliser les procédures de sûreté conformément aux SARP de l'OACI, à sensibiliser l'opinion publique, à former le personnel et à améliorer la coordination interinstitutionnelle.

13.20 Dans la note WP/470, la Bolivie décrit la mise en œuvre de son nouveau système national de gestion de la sûreté de l'aviation, qui l'a aidée à se préparer à un audit du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). Ce système comprend également un outil de collecte, de traitement et d'analyse des données relatives à la sûreté de l'aviation civile. La Bolivie encourage les États à utiliser des outils numériques pour la gestion des données de sûreté et favorise le partage des connaissances.

13.21 Dans la note WP/118, le Brésil, avec le parrainage de 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), met en avant le travail de son Équipe de sûreté de l'aviation comme un exemple réussi de traduction des priorités du GASep en actions, et présente les meilleures pratiques du Brésil en matière de renforcement de la sûreté de l'aviation. Les États sont encouragés à adopter des mesures similaires pour faire avancer les priorités mondiales de GASep.

13.22 Dans la note WP/398, le Sultanat d'Oman réaffirme son engagement en faveur de la sûreté de l'aviation et en apporte la preuve, notamment par son engagement en faveur de la formation à la sûreté de l'aviation et par le travail de ses agences de sûreté, et encourage la collaboration internationale pour échanger des connaissances, des compétences et des ressources.

13.23 Dans la note WP/239, révision n° 1, le Panama, avec le parrainage de 14 États membres de la CLAC, décrit l'expérience de l'État dans la mise en œuvre du contrôle unique de sûreté avec d'autres États de la région. Étant donné que le contrôle unique de sûreté dépend d'un programme de validation solide et compte tenu des orientations existantes et des priorités définies par le Groupe d'experts AVSEC, il est demandé au Comité d'examiner la nécessité d'élaborer des orientations supplémentaires par les groupes d'experts concernés.

13.24 Dans la note WP/100, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États d'Afrique, souligne que la réalisation des objectifs ambitieux requiert un renforcement de la

supervision de la sûreté de l'aviation et une meilleure coopération entre les États. La note indique que l'objectif de 65 pour cent des États atteignant ou dépassant le taux de 75 pour cent de mise en œuvre effective dans les deux ans est ambitieux mais réalisable avec une attention accrue.

Analyse

13.25 Le Comité s'est félicité des notes WP/118 et WP/470, ainsi que des expériences précieuses qui y ont été partagées concernant l'alignement des activités et des systèmes nationaux de sûreté de l'aviation à l'appui du GAsEP. Il a demandé à l'OACI, avec l'appui des organes techniques compétents, d'étudier d'autres méthodes pour aider les États à utiliser le GAsEP, en s'appuyant sur le mécanisme de partage d'expériences de la deuxième édition, et à promouvoir l'échange de meilleures pratiques au niveau mondial. Il a en outre pris note de l'engagement d'Oman en matière de sûreté de l'aviation, décrit dans la note WP/398, et a incité les États, les groupes régionaux et les organisations internationales à prendre note de l'expertise et des ressources disponibles pour une coopération et une collaboration renforcées.

13.26 Lors de l'examen de la note WP/100, quelques États se sont demandé si les données USAP-CMA constituaient le meilleur outil pour mesurer les progrès réalisés par un État dans la réalisation des jalons du GAsEP et de l'objectif ambitieux. Le Comité a pris note des difficultés rencontrées pour assurer la coordination et la mise à disposition de l'assistance technique afin d'atteindre les jalons établis par le GAsEP, ainsi que de la proposition visant à augmenter la fréquence des audits USAP-CMA. Il a indiqué qu'on ne devrait pas compter uniquement sur une telle augmentation, a noté les ressources limitées de l'USAP-CMA et a recommandé de communiquer la note à l'Équipe spéciale sur l'USAP pour examen. Il a incité les États à mesurer l'importance de tous les domaines prioritaires au sein du GAsEP et a souligné la valeur de la collaboration et de la coopération mondiales, en particulier par le biais d'initiatives telles que le partage d'informations et les examens par les pairs, comme cela est souligné dans la note.

13.27 En ce qui concerne la proposition énoncée dans la note WP/239, révision n° 1, concernant l'élaboration d'orientations supplémentaires et la fourniture d'une assistance technique pour aider les États à mettre en œuvre le système de contrôle unique de sûreté, le Comité a pris acte des efforts régionaux en cours pour mettre en œuvre ce système, notamment la collaboration étroite et la mise en commun des meilleures pratiques et du savoir-faire. Il a noté que le système de contrôle unique permettait d'éviter que les contrôles de sécurité ne fassent double emploi, à condition qu'il garantisse que les niveaux de sécurité les plus élevés soient respectés en permanence et tienne compte de l'évolution des menaces et des risques, des innovations dans les pratiques et les processus de sûreté de l'aviation, ainsi que des progrès réalisés dans les technologies avancées d'inspection-filtrage. Le Comité a également pris note de la demande visant à ce que l'établissement du contrôle unique de sûreté entre des États soit porté à la connaissance de tous les États et des parties prenantes du secteur afin qu'ils puissent réagir de manière appropriée, et a incité les États membres à faire preuve de prudence et de vigilance lorsqu'ils établissent et mettent en œuvre le contrôle unique de sûreté. Il a en outre exprimé son soutien au message transmis par la note WP/370, qui rappelle à tous les États qu'il est important de veiller à ce que les opérations de sûreté des vols intérieurs soient aussi robustes et résilientes que celles dont font l'objet les vols internationaux, mais a pris acte des observations selon lesquelles l'OACI devrait continuer de se concentrer sur l'aviation civile internationale.

13.28 Enfin, le Comité a mesuré les efforts et l'engagement ferme des États et des parties prenantes du secteur pour faire progresser le GAsEP, en tenant compte de l'objectif ambitieux et des priorités mondiales, et en ouvrant la voie à des futures révisions et améliorations du GAsEP.

Promouvoir l'innovation en sûreté de l'aviation

13.29 La Chine, dans la note WP/86, souligne ses progrès dans l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) pour la détection automatisée d'articles interdits à partir d'images d'inspection-filtrage radioscopique. La note encourage l'étude de l'application de la technologie de la reconnaissance d'images basée sur l'IA pour améliorer l'efficacité de l'inspection-filtrage, y compris son intégration à l'architecture ouverte pour les systèmes d'inspection-filtrage de sûreté.

13.30 La note WP/199, présentée par la République de Corée, avec le parrainage de la Chine, souligne l'utilisation croissante de l'IA dans le matériel de sûreté de l'aviation, notamment les systèmes de détection automatique des articles interdits (APIDS) et les détecteurs de métaux intelligents, ce qui améliore la détection des menaces, souligne la nécessité d'orientations internationales sur la certification des performances des systèmes fondés sur l'IA.

13.31 La note WP/79, présentée par l'Arabie saoudite, souligne la croissance de la complexité et des risques en matière de sûreté dans le secteur du fret aérien due à l'augmentation des volumes et du nombre de parties prenantes, mettant l'accent sur la nécessité d'une transformation numérique conforme au Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep). Le Comité a été invité à examiner la proposition tendant à ce que l'OACI organise un colloque international sur la transformation numérique dans le domaine de la sûreté de l'aviation, qui se tiendrait en Arabie saoudite.

13.32 Les Émirats arabes unis soulignent, dans la note WP/419, le potentiel de transformation de l'IA dans la sûreté de l'aviation et dans l'aviation civile en général, tout en notant les risques connexes. Les États ont été encouragés à renforcer la collaboration avec d'autres et avec le secteur de manière à échanger sur les difficultés liées à l'information concernant les nouvelles tendances en matière d'IA, afin de pouvoir exploiter pleinement le potentiel de cette technologie aux fins d'amélioration de la sécurité, de la sûreté et de l'efficacité des transports aériens.

13.33 La révision n° 1 de la note WP/233, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) avec le parrainage du Brésil, de l'Association du transport aérien international (IATA), de la Jordanie et des Émirats arabes unis, souligne la nécessité d'adopter, dans le cadre d'une coopération bilatérale et multilatérale, une approche harmonisée et coordonnée à l'échelle mondiale en ce qui concerne les tests et la certification du matériel avancé de sûreté de l'aviation. Le Conseil mesure dans cette note l'importance du rôle que l'OACI a à jouer en aidant les États membres à renforcer la collaboration, à encourager la reconnaissance mutuelle et à moderniser les cadres de certification.

Analyse

13.34 Le Comité a examiné les notes WP/86, WP/199 et WP/419 qui traitent du potentiel de transformation de l'IA pour la sûreté de l'aviation, en particulier en ce qui concerne les systèmes d'inspection-filtrage de la sûreté de l'aviation, la certification, l'efficacité opérationnelle, la sensibilisation au risque et le perfectionnement des travailleurs. Prenant note des diverses initiatives prises par les États en la matière, notamment des projets pilotes d'utilisation de l'IA pour la détection automatique des articles interdits (APIDS) qui ont été menés à bien sur le terrain, le Comité a souligné qu'il serait nécessaire de mettre en place des cadres de certification harmonisés et des méthodologies d'évaluation des performances propres à l'IA, notant l'augmentation du nombre de demandes de certification de matériel intégrant cette technologie, mais tenant toutefois compte du fait que la certification relève de la responsabilité des États.

13.35 Le Comité a mesuré l'importance de la coopération internationale et de la mise en commun de renseignements, tout en protégeant les informations sensibles, dans le contexte des efforts actuellement

consacrés au déploiement et à l'adoption de l'IA au service de la sûreté de l'aviation dans le cadre d'une approche harmonisée, en particulier pour les systèmes d'inspection-filtrage de sûreté. Le Comité a ainsi considéré que la mise en commun des informations et la collaboration entre les États aux fins de la mise à l'essai des systèmes de sûreté de l'aviation fondés sur l'IA pouvaient contribuer à harmoniser les approches et à renforcer la confiance dans les technologies de l'IA. Le Comité a également noté un besoin croissant d'orientations concernant les méthodologies d'évaluation des performances et les critères de certification propres à l'IA.

13.36 Compte tenu de ce qui précède, le Comité s'est félicité de la création récente de l'Équipe spéciale de la sûreté de l'aviation sur l'intelligence artificielle du Groupe d'experts AVSECP, qui a pour mission d'élaborer des stratégies de mise en œuvre globales visant à rendre le transport aérien plus sûr et plus efficace, en la considérant comme une plate-forme appropriée pour aborder des questions essentielles, comme la mise en commun d'informations, la coordination, et la certification des fonctions basées sur l'IA. En raison du caractère transversal de la technologie de l'IA dans l'aviation, il a également encouragé l'OACI à coordonner ses efforts sur la question avec l'AVSECP et avec ses autres groupes techniques et groupes d'experts concernés, selon que de besoin. Par ailleurs, afin que la technologie de l'IA soit utilisée de façon responsable, éthique et sans a priori dans la sûreté de l'aviation, le Comité a souligné que l'ensemble des parties prenantes devraient être conscientes des risques et des limites de cette technologie, et qu'il était primordial d'aborder celle-ci avec prudence et de bien la comprendre.

13.37 Dans la note WP/79, le Comité a examiné l'augmentation du volume de fret et la complexité croissante des chaînes logistiques du fret aérien. Notant les défis en matière de sûreté inhérents à la croissance rapide du secteur mondial du fret aérien ainsi que l'exploitation potentielle des failles et vulnérabilités de la sûreté, le Comité s'est déclaré favorable aux principes généraux de la transformation numérique au service de la sûreté du fret aérien et a recommandé à l'OACI d'envisager la possibilité d'organiser une manifestation en vue de promouvoir une telle initiative.

13.38 Le Comité a constaté les difficultés liées aux tests et à la certification des équipements de sûreté de l'aviation aérienne, ainsi que sur l'absence d'une approche harmonisée et coordonnée au niveau mondial à cet égard, comme indiqué dans la note WP/233, révision n° 1. Notant la nécessité de coordonner efficacement les efforts déployés dans le cadre des processus de test et de certification des équipements de sécurité, il s'est dit très favorable aux actions prises par les États membres et les parties prenantes concernées visant à renforcer la coopération par le biais de mécanismes de collaboration, qu'ils soient existants ou nouveaux.

13.39 De surcroît, le Comité a appuyé une proposition de l'ACI consistant à modifier le préambule de l'exposé récapitulatif pour tenir compte des difficultés posées par le cadre actuel d'essai et de certification de l'équipement d'inspection/filtrage de sûreté de l'aviation. Bien que ce préambule modifié lu en séance remplace celui qui est proposé dans la note WP/233, révision n° 1, le Comité a également appuyé les deux ajouts aux clauses du dispositif de l'exposé récapitulatif, qui figurent dans l'appendice A de cette note.

Hierarchisation des travaux sur la sûreté de l'aviation

13.40 Dans la note WP/102, l'Australie, avec l'appui du Canada et des États Unis, souligne que le secteur de l'aviation est confronté à tout un ensemble de menaces évolutives et de plus en plus complexes. Face à la montée en puissance d'acteurs malveillants de types nouveaux, l'OACI est encouragée à renforcer les liens entre sûreté, cybersécurité et facilitation, et à appeler pour ce faire les États membres et le secteur à collaborer étroitement par son intermédiaire, notamment en s'appuyant sur les groupes d'experts chargés de la sûreté de l'aviation, de la cybersécurité et de la facilitation.

13.41 La note WP/454, présentée par la Colombie, avec le parrainage de 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et du Comité aéronautique inter-États (CAI), invite le Conseil de l'OACI et les États membres à s'employer en priorité à réglementer et à contrôler les systèmes d'aéronefs non habités (UAS) de manière à préserver la sécurité et la sûreté et à protéger les infrastructures et les personnes, en adoptant des cadres réglementaires, des normes d'exploitation sûres, des stratégies de sensibilisation des parties prenantes et du public ainsi qu'un système mondial de mise en commun des données sur les menaces, et en mettant en place une coordination interinstitutions dans le but de limiter autant que possible les risques d'utilisation terroriste ou illégale.

13.42 Dans la note WP/111, le Danemark, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et coparrainée par le Brésil, le Kazakhstan, le Pérou et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), présente les possibilités offertes par les progrès technologiques et souligne l'importance des cadres réglementaires qui permettent l'innovation. À cet égard, l'importance d'une assistance ciblée pour la réduction de l'écart technologique entre les États est soulignée, de même que le rôle essentiel d'un personnel professionnel dans le maintien de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale. Le Comité est invité à examiner la nécessité d'organiser une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation au cours du prochain triennat, afin de donner l'occasion aux États de réaffirmer leur engagement en faveur de la sûreté de l'aviation et de l'élaboration d'une Stratégie de sûreté de l'aviation pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation de l'OACI.

13.43 Dans la note WP/482 présentée par Oman, il est souligné que la prolifération des UAS menace de plus en plus la sûreté de l'écosystème de l'aviation civile et l'OACI est invitée à élaborer des règles harmonisées concernant les UAS afin de contrer les nouvelles menaces découlant de l'utilisation illicite des UAS, ainsi qu'à renforcer la coopération internationale et la communication d'informations pour faire face aux risques transfrontaliers.

13.44 Dans la note WP/200, l'Arabie saoudite met en évidence les défis en matière de sûreté posés par la mobilité aérienne avancée (AAM) et les technologies connexes, notamment les UAS et la mobilité aérienne urbaine (UAM), y compris les risques d'accès non autorisé, de cyberattaques et d'utilisation malveillante à des fins terroristes.

13.45 Dans la note WP/78, révision n° 1, présentée par les Émirats arabes unis et coparrainée par l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, le Brésil, les États-Unis, la Jordanie, le Nigeria, le Qatar, la République de Corée et le Sénégal, les Émirats soulignent l'importance de la coopération, de la coordination et du soutien à l'échelle internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Les États sont instamment priés de renforcer la collaboration dans le respect des principes établis et encouragés à fournir des contributions volontaires, des ressources et un soutien spécialisé de manière à améliorer les activités de renforcement des capacités, y compris l'USAP-CMA, à travers la mise à disposition d'experts pour des mandats à long ou à court terme.

13.46 Le Royaume-Uni souligne, dans la note WP/119, qu'il est nécessaire de donner la priorité aux travaux menés par l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation dans un contexte de menaces persistantes et de ressources limitées. Le Comité est invité à examiner la nécessité d'objectifs pluriannuels en matière de sûreté de l'aviation, qui seraient établis et coordonnés par l'AVSECP et le Secrétariat de manière à prendre en compte prioritairement les questions à fort impact.

13.47 Présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains, la note WP/117 porte sur la menace croissante que représentent les comportements de passagers indisciplinés et perturbateurs pour la sécurité et les opérations aériennes, tant pendant les vols que dans les aéroports. Dans cette note, les États, les organisations et l'OACI sont appelés à renforcer les cadres

juridiques, à veiller à leur application cohérente, à améliorer la coopération internationale et à lancer des campagnes mondiales de sensibilisation.

13.48 Dans la note WP/241, l'Association du transport aérien international (IATA) recense les domaines dans lesquels les organes responsables de la sûreté de l'aviation et les éléments indicatifs en la matière de l'OACI pourraient être améliorés. Dans ce contexte, l'Assemblée est invitée à encourager tous les États membres, y compris ceux qui collaborent avec les organes de sûreté de l'OACI, à mettre à profit les contributions techniques du secteur pour renforcer encore la sûreté et la sécurité.

Analyse

13.49 Alors que les menaces qui pèsent sur l'aviation civile gagnent en complexité et impliquent des acteurs malveillants de types nouveaux, comme cela est décrit dans la note WP/102, les États membres ont été instamment priés de veiller à ce que le monde continue de contrer efficacement ces menaces en évolution. Soulignant qu'il importe de continuer d'accorder de l'attention à la sûreté aérienne, le Comité a encouragé les Groupes d'experts chargés de la sûreté de l'aviation, de la facilitation et de la cybersécurité à collaborer plus étroitement.

13.50 Partant de là, et compte tenu de la note WP/111, le Comité a souligné que la lutte contre ces menaces en évolution nécessitait d'investir à la fois dans des technologies de pointe et dans des professionnels qualifiés, notant toutefois que certains États avaient encore besoin d'un soutien dans ces domaines. Par conséquent, le Comité est convenu que l'OACI devrait envisager d'élaborer une Stratégie de sûreté de l'aviation pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation afin de renforcer les capacités du personnel à l'échelle mondiale. Compte tenu de toutes ces priorités, l'organisation à Montréal d'une Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/3) au cours du prochain triennat a été largement approuvée. Le Comité a recommandé que l'Assemblée renvoie le sujet au Conseil pour ce qui est de l'organisation, de l'ordre du jour et des modalités de l'événement.

13.51 Plusieurs notes, notamment les notes de travail WP/200, WP/454 et WP/482, ont mis en lumière les risques liés à l'usage indu potentiel de la mobilité aérienne avancée et de drones, en soulignant la nécessité de règlements harmonisés. Le Comité appelle les États membres à renforcer la réglementation nationale s'il y a lieu, et, en se fondant sur un contexte de la menace et du risque lié au contrôle et à la conscientisation en ce qui concerne les aéronefs non habités, à améliorer la coordination interinstitutions et à partager les données sur les menaces à l'échelle mondiale. Les projets de lignes de conduite sont bienvenus, et un plus ample examen de la question par les groupes d'experts compétents de l'OACI est appuyé.

13.52 Le Comité reconnaît que la promotion de la sûreté de l'aviation nécessite une collaboration, une coordination et un appui internationaux, comme l'indique la note WP/78, Révision n° 1. Les États sont donc encouragés à fournir des contributions volontaires et des ressources, notamment des experts en sûreté de l'aviation pour des missions à court et à long terme, afin de soutenir des activités ciblées de renforcement des capacités et l'USAP-CMA. Dans ce contexte, et conscient des contraintes sur les ressources mises en évidence dans la note WP/119, le Comité soutient la nécessité d'une hiérarchisation efficace des travaux en matière de sûreté aérienne et l'établissement d'objectifs pluriannuels coordonnés par l'intermédiaire du Groupe d'experts AVSECP et du Secrétariat de l'OACI dans le cadre du processus de hiérarchisation.

13.53 Concernant le problème croissant des passagers indisciplinés décrit dans la note WP/117, le Comité a examiné la nécessité d'une action mondiale cohérente conforme aux orientations applicables de l'OACI, de mesures de coopération et de soutien pour les campagnes de sensibilisation des passagers. Certains États avaient des préoccupations sur un certain nombre de mesures proposées dans la note, et le

Comité a jugé que de telles questions nécessitaient un plus ample examen, notant que la responsabilité de ces questions est répartie entre plusieurs organes de l'OACI, notamment le Comité juridique et les groupes d'experts techniques. Pour ce qui est plus précisément de la proposition d'examiner l'Annexe 9 – *Facilitation* et l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* pour qu'elles traitent des passagers indisciplinés, le Comité a recommandé que les groupes d'experts compétents de l'OACI examinent la voie à suivre en ce qui a trait aux propositions présentées dans la note.

13.54 Enfin, le Comité a félicité l'industrie pour ses contributions à l'OACI et à ses organes techniques tels que l'AVSECP, soulignées dans la note WP/241. Des telles contributions sont essentielles, et les États sont encouragés à y faire largement appel dans l'élaboration de dispositions et l'amélioration des orientations, en particulier les États qui participent activement aux groupes d'experts de l'OACI sur la sûreté de l'aviation.

Cybersécurité de l'aviation civile

13.55 La note WP/12, révision n° 1, présentée par le Conseil, donne un aperçu des activités menées par l'OACI durant le dernier triennat dans le domaine de la cybersécurité de l'aviation et propose d'actualiser la résolution A41-19 sur la cybersécurité dans l'aviation civile, afin de mettre en lumière la nécessité d'une protection et d'une résilience accrues contre les cybermenaces, tenant ainsi compte l'évolution continue des travaux de l'OACI en la matière.

13.56 La note WP/240, présentée par le Brésil, décrit les initiatives de cet État visant à renforcer la cyber-résilience conformément à la Stratégie de l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation, en particulier les piliers 6 (concernant la gestion des incidents et la planification d'urgence) et 7 (concernant le renforcement des capacités, la formation et la culture de cybersécurité) et invite les États à promouvoir des plans de gestion des cyberincidents et à tenir régulièrement des exercices de cybersécurité avec les parties prenantes concernées, sur la base de leurs expériences.

13.57 La note WP/369, présentée par la Colombie et coparrainée par 16 États membres de la CLAC, appelle les États à renforcer la cybersécurité en mettant en œuvre la Stratégie de l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation et le Plan d'action de l'OACI pour la cybersécurité, adaptés aux contextes nationaux grâce à une culture organisationnelle, une infrastructure technologique et des cadres réglementaires améliorés, et propose que l'OACI élabore un outil d'auto-évaluation aidant les États à mesurer la maturité de leurs mesures en matière de cybersécurité de l'aviation.

13.58 La note WP/371, présentée par Cuba et coparrainée par 17 États membres de la CLAC, met en évidence l'incidence des facteurs humains sur le perfectionnement et la performance du personnel de sûreté de l'aviation. Elle met l'accent sur l'élaboration de stratégies globales visant à renforcer la gestion des facteurs humains et de la cybersécurité, y compris l'harmonisation avec l'Annexe 17 et la Stratégie de l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation, en insistant sur l'importance de la coopération internationale, de l'évaluation des risques, de la formation continue du personnel et d'une solide culture de cybersécurité.

13.59 La note WP/124, présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et parrainée par le Brésil, le Kazakhstan et le Pérou, souligne la nécessité d'une approche globale de la cybersécurité de l'aviation pour surmonter les efforts fragmentés d'atténuation des risques. Les principes clés comprennent des cadres de gouvernance solides, la prise en compte de la sécurité dès la conception des systèmes, une gestion proactive des cyberrisques alignée sur les protocoles de sûreté et de sécurité, et une formation axée sur les compétences dans toutes les disciplines de l'aviation.

13.60 La note WP/324, présentée par El Salvador au nom des États membres de la COCESNA, fait état des pratiques en matière de cybersécurité actuellement suivies dans les États membres de la COCESNA et recense les principales améliorations à apporter pour renforcer la résilience face aux nouvelles cybermenaces. La note invite également l'OACI à aider les États à établir des cadres réglementaires, à renforcer les compétences du personnel et à élaborer des plans de cyberrésilience qui favorisent l'intégration de la cybersécurité dans les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile (PNSAC).

13.61 La note WP/101, présentée par le Maroc, souligne l'importance de promouvoir la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités chargées de la cybersécurité au niveau national afin de garantir une approche harmonisée. La note indique que le point 2.4 du Plan d'action de l'OACI pour la cybersécurité (CyAP) vise à renforcer la gouvernance au moyen de tels mécanismes de coordination, et encourage l'OACI à envisager l'élaboration de nouvelles orientations sur cette question.

13.62 La note WP/438, présentée par Oman, décrit l'expérience du Sultanat en matière de réglementation de la cybersécurité de l'aviation et de collaboration avec l'USAP-CMA, et encourage les autres États à en tirer parti pour établir une structure de gouvernance uniforme en matière de cybersécurité.

13.63 La note WP/453, présentée par le Venezuela et coparrainée par 16 États membres de la CLAC met en exergue l'internationalité de la cybersécurité de l'aviation, une dimension qui requiert une approche collective et coordonnée tenant compte des capacités de chaque État, ainsi que du contexte régional influant sur les cybermenaces. La note propose la création de groupes régionaux de cybersécurité de l'aviation dans les régions de l'OACI afin de soutenir la mise en œuvre des dispositions et des éléments indicatifs de l'OACI.

13.64 La note WP/165, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et par la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), et coparrainée par la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), prie l'OACI d'établir un cadre interne coordonné de gouvernance pour lutter contre les menaces numériques qui pèsent sur la sécurité, la sûreté et les opérations, et, dans un premier temps, de mettre l'accent sur les menaces délibérées et malveillantes. À titre complémentaire, la note encourage l'OACI à accélérer l'élaboration des directives et des éléments indicatifs qui permettront d'assurer efficacement la cybersécurité à un niveau uniforme à l'échelle de l'écosystème de l'aviation.

Analyse

13.65 Durant l'examen de la note WP/12, le Comité a pris note avec satisfaction de l'évolution des travaux de l'OACI relatifs à la cybersécurité de l'aviation au cours du triennat écoulé et a félicité l'Organisation et ses groupes d'experts pour leurs travaux. En particulier, le Comité s'est réjoui de l'avancement des travaux visant à recenser les lacunes potentielles des normes de l'OACI en matière de cybersécurité de l'aviation, ainsi que de l'élaboration continue de politiques, d'éléments indicatifs et d'initiatives de renforcement des capacités et de sensibilisation concernant la cybersécurité de l'aviation.

13.66 Le Comité a examiné la résolution 13/2 et, après y avoir apporté deux amendements, est convenu de recommander à l'Assemblée de l'adopter en remplacement de la résolution A41-19 – *Cybersécurité dans l'aviation civile*.

Résolution 13/2 : Cybersécurité dans l'aviation civile

Considérant que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré interconnecté constitué de données, d'informations et de systèmes qui sont essentiels à la sécurité, et à la sûreté, à l'efficacité et à la capacité des vols d'aviation civile,

Notant que le secteur de l'aviation dépend de plus en plus de la disponibilité, et de l'intégrité et de la confidentialité des données, de l'information, des données, et des systèmes et, dans certains cas, de leur confidentialité,

Notant que la cybersécurité de l'aviation est essentielle au développement durable et efficace du transport aérien et qu'elle doit par conséquent être considérée comme une priorité et bénéficier de ressources appropriées,

Consciente que les cybermenaces pesant sur l'aviation civile sont en évolution rapide et constante et qu'elles sont d'une ampleur, d'une complexité et d'une fréquence croissantes, que l'aviation demeure une cible pour des acteurs malveillants ceux qui mettent en œuvre des cybermenaces ou des menaces physiques tant dans l'environnement physique que cybernétique, et que ces les cybermenaces peuvent présenter des risques importants pour l'infrastructure critique de l'aviation civile, et compromettre évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques dans le monde entier la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile,

Notant que tous les événements de cybersécurité cyberincidents qui compromettent la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels,

Constatant la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et solutions en matière de cybersécurité, et notant que les cyberrisques peuvent simultanément toucher une vaste gamme de domaines de l'aviation et s'y propager s'étendre rapidement,

Notant que tous les événements de cybersécurité cyberincidents qui compromettent la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels,

Réaffirmant les obligations qu'impose la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) de garantir la sécurité, la sûreté et la continuité de l'aviation civile,

Considérant que la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) renforceraient le cadre juridique mondial pour ériger en infractions pénales visant à considérer les cyberattaques contre l'aviation civile internationale comme des crimes, et qu'en conséquence la ratification et la mise en œuvre à grande échelle par les États de ces instruments par les États membres décourageraient et puniraient de telles attaques où qu'elles se produisent,

Réaffirmant l'importance et l'urgence de prendre en compte renforcer la cybersécurité et la cyberrésilience protection et la résilience des données, des informations et des systèmes des systèmes, des données et des informations critiques de l'aviation civile contre les face aux cybermenaces et les aux cyberrisques, notamment les interfaces communes entre l'aviation civile et l'aviation militaire d'autres secteurs connectés,

Considérant la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné de cybersécurité de l'aviation et de favoriser la cybersécurité et la cyberrésilience du système mondial de l'aviation et de favoriser la protection et la résilience du secteur face aux cybermenaces et aux cyberrisques de manière harmonisée et cohérente, qui peuvent compromettre la sécurité et/ou la sûreté de l'aviation civile,

Notant le rôle mobilisateur de l'OACI et le travail qu'elle mène en matière de cybersécurité de l'aviation et de cyberrésilience dans l'ensemble des différentes disciplines aéronautiques,

Notant qu'il est nécessaire d'harmoniser la cybersécurité de l'aviation aux échelons mondial, régional et national afin de renforcer d'assurer la cohérence et la pleine l'interopérabilité des mesures et processus de protection et de résilience et des systèmes de gestion du risque,

Mesurant l'importance pour les États d'élaborer et de mettre en œuvre des plans pour la cybersécurité de l'aviation clairs et complets, qui tiennent compte des principes de gouvernance et de responsabilité au niveau national lois, règlements, politiques, procédures et mesures relatifs à la cybersécurité de l'aviation civile, notamment en désignant une autorité nationale compétente responsable de la cybersécurité de l'aviation en coordination avec les autorités et agences nationales concernées,

Prenant acte de la valeur des dispositions, éléments indicatifs et initiatives, plans d'action, publications et autres médias conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et intégrée,

Considérant les résultats de la 14^e Conférence de navigation aérienne, tenue à Montréal du 26 août au 6 septembre 2024, et les dispositions de la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, adoptée à Mascate (Oman) le 11 décembre 2024,

1. *Prie instamment* les États membres d'adopter, et de ratifier et de mettre en œuvre la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) de 2010 et du *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) de 2010 comme moyen de viser les cyberattaques dirigées contre l'aviation civile ;

2. *Invite* les États et les parties prenantes de l'industrie du secteur à prendre les mesures suivantes pour faire face aux cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :

- a) mettre en œuvre la Stratégie de cybersécurité de l'aviation civile de l'OACI et s'appuyer sur le Plan d'action pour la cybersécurité de l'OACI afin de faciliter la sa mise en œuvre de la Stratégie ;
- b) élaborer et mettre en œuvre des plans nationaux de cybersécurité de l'aviation qui répondent aux objectifs stratégiques de cybersécurité de l'aviation et abordent la gouvernance et les responsabilités, les politiques, les communications, la gestion des cyberrisques, l'intervention et la reprise en cas d'incident, la gestion de l'identité, le renforcement des capacités et la formation, la conformité réglementaire et les vérifications, le suivi et l'amélioration continue, la documentation et la tenue de registres, dans le but de faire face aux cybermenaces et aux cyberrisques pour l'aviation civile d'une manière globale dans toutes les disciplines aéronautiques ;
- c) élaborer et appliquer des processus et des outils qui soutiennent la mise en œuvre et le suivi des plans de cybersécurité de l'aviation ;

- d) ~~b) désigner l'autorité compétente pour les questions liées à la cybersécurité de l'aviation dans le cadre du plan national de cybersécurité de l'aviation et définir les rapports entre cette autorité et les organismes aéronautiques et non aéronautique nationaux concernés ;~~
- e) ~~e) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie du secteur en ce qui concerne la cybersécurité de l'aviation civile ;~~
- f) obtenir des ressources suffisantes pour garantir la disponibilité et la formation continue de professionnels de l'aviation et de la cybersécurité qualifiés et compétents, capables de réglementer, d'exploiter, de gérer, de maintenir et de superviser la mise en œuvre effective des lois, règlements, politiques, procédures et mesures applicables à la cybersécurité de l'aviation ;
- g) ~~d) élaborer et mettre en œuvre un cadre de gestion des risques pour la cybersécurité cyberrisques solide et fondé sur qui intègre la gestion des cyberrisques dans les pratiques pertinentes de gestion des risques pour la sécurité et, la sûreté, l'efficacité et la capacité, et adopter une approche axée sur le risque pour renforcer la protection et la résilience des données, informations et systèmes critiques de l'aviation civile ; les informations et les données face aux cybermenaces et aux cyberrisques ;~~
- h) ~~e) adopter des lois, règlements, politiques, procédures et mesures instruments, selon qu'il convient, et affecter des ressources adéquates afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient protégés et résistants ; les données soient sécurisées et disponibles pendant le stockage, l'utilisation ou le transfert ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu des cyberincidents soient mises en œuvre ; des plans de reprise à la suite d'incident soient élaborés et mis en pratique en coordination avec les plans d'intervention d'urgence et de gestion de crise établis ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;~~
- i) ~~eréer et faire respecter une solide~~ élaborer et mettre en œuvre des mesures concrètes pour renforcer la culture de cybersécurité dans toutes les entités de l'aviation civile dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile ;
 - ~~f) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité de l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;~~
- j) ~~h) développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes entre gouvernements et entre gouvernements et industries, et jouer un rôle, autant que possible, dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les vulnérabilités, les indicateurs de compromission, les tendances dans ce domaine et les efforts meilleures pratiques et enseignements tirés en matière d'atténuation ;~~
- k) ~~g) encourager~~ développer les mécanismes de coopération civilo-militaire avec les autorités nationales compétentes, notamment les forces de l'ordre et les autorités chargées de la cybersécurité, afin de recenser, protéger et surveiller les vulnérabilités et les flux de données d'information communs aux connexions entre les systèmes d'aviation civils et militaires susceptibles de porter atteinte aux systèmes de l'aviation civile, et coopérer afin d'atténuer les

cybermenaces communes et de s’y préparer et pour l’intervention et la reprise en cas de cyberincidents ;

~~j) encourager les États à continuer d’apporter leur contribution à l’OACI en vue d’élaborer des normes internationales, des stratégies et des bonnes pratiques visant à renforcer la cybersécurité et la cyberrésilience de l’aviation ;~~

- l) ~~k)~~ continuer de collaborer et de contribuer à l’élaboration du cadre de cybersécurité de l’aviation de l’OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui associe ~~met à contribution la sécurité de l’aviation, la sûreté de l’aviation, la facilitation, la navigation aérienne, la communication, la surveillance, la gestion de la circulation aérienne, l’exploitation technique, la navigabilité des aéronefs et d’autres~~ toutes les disciplines aéronautiques pertinentes, afin d’aborder de manière globale les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur la sécurité, la sûreté, l’efficacité et la capacité de l’aviation.

3. Charge l’OACI :

- a) de continuer d’encourager l’adoption et la ratification universelles de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l’aviation civile internationale* (Convention de Beijing) de 2010 et du *Protocole additionnel pour la répression de la capture illicite d’aéronefs* (Protocole de Beijing) de 2010 ;
- b) de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité de l’aviation et de cyberrésilience soient examinées et coordonnées dans toutes les disciplines pertinentes et de manière globale grâce à la collaboration entre tous les organes compétents de l’OACI ~~au moyen du nouveau mécanisme d’examen des questions de cybersécurité de l’aviation à l’OACI.~~

4. Déclare que cette résolution remplace la résolution A41-19.

13.67 Le Comité a constaté l’importance d’élaborer et de mettre en pratique des plans d’intervention et de rétablissement en cas de cyberincident, conformément à la note WP/240, afin d’aider les États et les parties prenantes à renforcer la cybersécurité et à intervenir efficacement en cas de cyberincident, et a recommandé que le Conseil de l’OACI renvoie la question aux groupes d’experts compétents de l’OACI afin qu’ils tiennent compte de l’expérience du Brésil dans leurs travaux pertinents.

13.68 Le Comité a mesuré l’importance de l’adaptation au contexte national de la stratégie de cybersécurité de l’aviation de l’OACI et du plan d’action pour la cybersécurité afin de lutter efficacement contre les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur l’aviation civile, comme indiqué dans la note WP/369. Lors de l’examen de la proposition relative à l’élaboration par l’OACI d’un outil d’auto-évaluation qui aiderait les États à évaluer leur maturité en matière de cybersécurité de l’aviation, il a noté l’utilité potentielle de la proposition et a recommandé que le Conseil de l’OACI la renvoie aux groupes d’experts compétents de l’OACI pour examen.

13.69 Le Comité a pris acte de l’importance des facteurs humains dans la lutte contre les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur l’aviation civile dans tous les domaines de l’aviation, notamment le personnel chargé de la sûreté de l’aviation, comme indiqué dans la note WP/371. Il est également convenu de l’importance de la coopération internationale, de l’évaluation des cyberrisques, de la formation continue du personnel, du partage des informations et d’une culture solide de la cybersécurité,

tout en soulignant l'importance d'équilibrer les initiatives internationales et les exigences nationales. Le Comité est convenu des mesures proposées dans la note, tout en élargissant leur champ d'application à tous les domaines de l'aviation.

13.70 Le Comité a mesuré l'importance d'une approche globale de la cybersécurité de l'aviation, qui établit des cadres de gouvernance solides et privilégie la sécurité des systèmes dès leur conception, la gestion des cyberrisques alignée sur les pratiques de sécurité et de sûreté, et une formation axée sur les compétences dans tous les domaines de l'aviation, comme indiqué dans la note WP/124. En outre, il est convenu de la nécessité de suivre une approche collaborative en matière de formation sur la cybersécurité de l'aviation afin de tirer parti des ressources existantes. Il a invité l'OACI à continuer d'aborder la cybersécurité de l'aviation dans une optique globale dans les domaines pertinents de l'aviation, tout en intensifiant ses travaux sur les normes, pratiques recommandées et politiques et en favorisant une approche collaborative dans la réalisation des initiatives de renforcement des capacités.

13.71 Le Comité a souligné l'expérience des États membres de la COCESNA dans le renforcement de la protection et de la résilience de l'aviation civile face aux cybermenaces et aux cyberrisques, comme indiqué dans la note WP/324. Il est conscient de l'utilité de la coopération, des cadres réglementaires, des échanges d'informations, du renforcement des capacités et des plans de gestion des cyberincidents pour l'amélioration de la cybersécurité au sein des organisations, tout en convenant d'élargir le périmètre des mesures présentées dans la note de manière à tenir compte de toutes les disciplines aéronautiques concernées, en appui à une approche globale de la cybersécurité de l'aviation. Le Comité a pris note du fait qu'il faudrait faire montre d'une grande prudence s'agissant de la mise en commun d'informations confidentielles et sensibles. Le Comité a recommandé que le Conseil renvoie la proposition aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

13.72 Le Comité a constaté l'importance de la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités chargées de la cybersécurité au niveau national pour favoriser une approche cohérente et harmonisée de la cybersécurité de l'aviation, comme indiqué dans la note WP/101, et a encouragé l'OACI à envisager l'élaboration de nouvelles orientations sur cette question. Il a aussi recommandé que le Conseil renvoie la proposition aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

13.73 Le Comité a examiné les propositions formulées dans la note WP/281 visant à assurer une structure de gouvernance appropriée pour la cybersécurité de l'aviation. À cet égard, il est convenu de la nécessité pour les États de mettre en place une structure de gouvernance adéquate afin de coordonner les fonctions de réglementation et de supervision de la cybersécurité de l'aviation dans les différents domaines de l'aviation et d'assurer la coordination de la question avec les organismes et partenaires de l'aviation ou hors secteur au niveau national. Toutefois, compte tenu des diverses structures de gouvernance des États servant à réglementer et à superviser la sécurité, la sûreté et l'efficacité et la cybersécurité de l'aviation, le Comité a constaté qu'il était nécessaire de laisser aux États toute latitude pour déterminer une autorité nationale compétente en matière de cybersécurité de l'aviation.

13.74 Le Comité a pris acte de l'utilité de la coopération régionale pour renforcer la protection et la résilience de l'aviation face aux cybermenaces et aux cyberrisques, comme indiqué dans la note WP/453. Lors de l'examen de la proposition visant à créer des groupes spécialisés dans la cybersécurité aérienne dans toutes les régions de l'OACI, il a rappelé la recommandation 4.2/1 issue de la 14^e Conférence de navigation aérienne, selon laquelle les États devaient harmoniser les activités en matière de cybersécurité de l'aviation dans les plans régionaux de navigation aérienne, de sécurité, de sûreté et de facilitation, au moyen des processus de coordination des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, des groupes régionaux de sécurité de l'aviation et des groupes régionaux sur la sûreté de l'aviation et la facilitation. Conformément à ce qui précède, le Comité a recommandé que le Conseil de l'OACI élabore

et mette en œuvre un mécanisme adéquat pour renforcer la coopération régionale dans le domaine de la cybersécurité de l'aviation, tout en tenant compte des ressources disponibles.

13.75 Lors de l'examen de la note WP/165, le Comité est convenu de l'importance d'aborder de manière globale les cybermenaces et les cyberrisques qui pèsent sur l'aviation civile, notamment sous l'angle des travaux de l'OACI, par le biais d'une structure de gouvernance multidisciplinaire. Il a lancé une mise en garde contre l'utilisation du terme « menace numérique », qui n'est pas défini dans le contexte de la cybersécurité de l'aviation de l'OACI. Il a toutefois noté que la structure de gouvernance établie par l'OACI pour la cybersécurité de l'aviation, ainsi que les travaux et le mandat du Comité ad hoc de coordination de la cybersécurité du Conseil et du Groupe d'experts sur la cybersécurité reflétaient déjà une approche coordonnée et globale face aux cybermenaces et aux cyberrisques dans tous les domaines de l'aviation. Il a approuvé la proposition selon laquelle l'OACI accélérerait l'élaboration de dispositions et d'orientations sur la cybersécurité de l'aviation, tout en rappelant la recommandation 4.2/1 issue de la 14^e Conférence de navigation aérienne, selon laquelle des éléments indicatifs pertinents et concrets sur la cybersécurité qui répondraient aux besoins des États membres et des autres acteurs de l'aviation devraient être fournis en temps utile. Il n'a pas approuvé la proposition selon laquelle l'OACI renforcerait la sensibilisation et la communication sur le traitement coordonné des cybermenaces par l'intermédiaire de ses réseaux régionaux, car elle jouerait ainsi un rôle opérationnel qui irait au-delà de son mandat.

Point 14 : Programmes d'audits – Méthode de surveillance continue

Mise en œuvre des programmes d'audit de l'OACI fondés sur la méthode de surveillance continue (CMA)

14.1 Au cours de ses discussions sur la note A42-WP/4, le Comité a remercié l'OACI et ses États membres d'avoir contribué à la mise en œuvre réussie du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), tous deux fondés sur la CMA, tout en soutenant les efforts visant à renforcer la coordination de leurs activités. Il est convenu d'exhorter les États membres à continuer de participer pleinement aux programmes d'audit de l'Organisation et à éviter de demander le report ou l'annulation d'un audit s'ils n'ont pas de raison impérieuse de le faire, vu que ces demandes nuisent au fonctionnement de ces programmes. Il a également encouragé les donateurs à continuer de fournir des contributions volontaires pour soutenir ces initiatives.

14.2 Dans la note A42-WP/315, présentée par la Nouvelle-Zélande avec le parrainage de l'Australie et du Canada, il était proposé de créer un groupe d'experts techniques chargé de présenter au Conseil des recommandations visant à améliorer les deux programmes d'audit de l'OACI, en s'appuyant sur les discussions menées à la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) tenue en 2024, et en soutenant la transition vers des cadres d'audit axés sur les résultats et fondés sur les risques. Les États-Unis, dans la note A42-WP/376, ont demandé que les activités de l'USOAP-CMA soient hiérarchisées en fonction des risques, ont proposé la création d'un comité directeur permanent pour soutenir l'amélioration continue de l'USOAP-CMA et ont demandé à l'OACI de mettre en œuvre les autres recommandations formulées par les groupes d'experts. Lors des discussions concernant ces notes, le Comité a fait observer qu'il fallait veiller à maintenir l'examen de chaque programme d'audit au sein du groupe d'experts qui lui est consacré. Il a en outre indiqué qu'une Équipe spéciale chargée des questions concernant l'USAP-CMA avait déjà été créée et avait reçu pour mission d'effectuer un examen global du programme d'audit de sûreté et de proposer des améliorations pour s'assurer qu'il était fondé sur les risques, axé sur les résultats et efficace. Il a fait état des avantages que présentait un examen périodique de l'USOAP-CMA et s'est dit favorable à la mise sur pied d'un groupe qui serait chargé de formuler des recommandations à

l'intention du Conseil sur la manière de faire évoluer l'USOAP-CMA pour que le Programme demeure pertinent en dépit de la complexité croissante du contexte dans lequel il s'inscrit, soit davantage guidé par les données, prenne mieux en compte les risques et soit axé sur les résultats, tout en s'assurant qu'il respecte le principe de responsabilité et fasse en permanence l'objet d'améliorations. Aussi le Comité est-il convenu de soumettre à ce groupe, pour examen, les propositions présentées dans la note A42-WP/376. Afin de promouvoir une utilisation efficace des ressources des États membres et de l'OACI, il a en outre recommandé qu'un mécanisme de coordination entre les groupes USAP et USOAP soit mis en place pour s'attaquer aux problèmes communs et formuler des recommandations applicables aux deux programmes d'audit, de façon à faciliter leur collaboration. Le Comité a souligné que les conditions minimales fixées par les normes sont applicables, même lorsqu'une supervision axée sur les risques est mise en œuvre, et il est convenu de soumettre à l'examen des deux groupes les propositions présentées dans la note A42-WP/315.

14.3 Le Comité a par ailleurs relevé que l'OACI avait adopté une approche fondée sur les risques pour sélectionner par ordre de priorité les États qui n'avaient pas encore été soumis à des activités de l'USOAP ou de l'USAP depuis l'adoption de la CMA, et avait apporté des améliorations issues de recommandations des groupes d'experts, en tenant compte des ressources disponibles et de la nécessité d'assurer le fonctionnement continu et harmonisé des programmes.

14.4 Dans la note A42-WP/436, révision n° 1, le Bangladesh a proposé que la supervision de la conformité à l'Annexe 9 – *Facilitation*, soit effectuée exclusivement dans le cadre de l'USAP-CMA, sans utiliser le cadre en ligne USOAP-CMA pour tout ce qui concerne la liste de vérification de conformité (CC) et la base de données du système de notification électronique des différences (EFOD). Le Comité a indiqué qu'il était important que la conformité au regard des normes visées à l'Annexe 9 soit notifiée *via* la base de données EFOD et que les modalités existantes en la matière devaient être maintenues. Il a en outre considéré qu'il ne serait pas opportun de procéder à un audit de la totalité de l'Annexe 9 dans le cadre de l'USAP-CMA, étant donné la diversité des sujets qu'elle aborde, dont certains sont audités au titre de l'USOAP-CMA.

Évolution du Programme USOAP CMA

14.5 Le Comité a pris acte de l'efficacité et de la pertinence de l'USOAP-CMA, des améliorations de sécurité qu'il apporte à l'échelle mondiale et du plan visant à faire évoluer le programme selon les axes de travail décrits dans la note A42-WP/5, présentée par le Conseil de l'OACI. Il s'est félicité du travail prévu et a approuvé les axes de travail et les calendriers proposés pour l'évolution de l'USOAP-CMA, moyennant certaines modifications découlant des discussions mentionnées dans le paragraphe 14.2, tout en faisant valoir les avantages qu'offrait une exploitation accrue des données à des fins de suivi continu en ce qu'elle autorisait une approche davantage fondée sur les risques et sur les performances, ainsi qu'une meilleure utilisation des ressources. Il a également pris note des procédures de gestion des données au moyen du cadre en ligne de l'USOAP).

14.6 Dans la note A42-WP/97, les Émirats arabes unis ont proposé que l'OACI reconnaisse officiellement des spécialistes des marchandises dangereuses comme auditeurs dans le cadre des activités de l'USOAP-CMA et qu'ils soient mobilisés pour remplir cette fonction. Dans la note A42-WP/265, le Kazakhstan a proposé que l'OACI renforce sa méthode d'audit en intégrant des professionnels du droit, en particulier ceux qui ont des compétences juridiques spécialisées en droit aérien, dans les équipes d'audit afin d'améliorer l'évaluation des éléments cruciaux EC-1 (Législation aéronautique de base) et EC-8 (Résolution des préoccupations de sécurité). Le Comité a noté que la participation d'un spécialiste aux activités de l'USOAP augmenterait de manière considérable le coût par activité et, par conséquent, accroîtrait le déficit du budget alloué aux activités de l'USOAP. Se référant plus particulièrement à la

note A42-WP/97, il a relevé que la structure actuelle des protocoles figurant dans l'USOAP-CMA répondait aux besoins de dispositions en matière d'audit relatifs à des marchandises dangereuses. Il est convenu de soumettre au groupe d'experts proposé mentionné dans le paragraphe 14.2 les questions soulevées dans la note A42-WP/265 en vue d'un examen plus approfondi.

14.7 Dans la note A42-WP/497, le Brésil, avec l'appui des États membres¹ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a proposé que l'OACI réalise une étude pour réviser les questions de protocole (PQ) relatives à la mise en œuvre des nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) dans les délais prescrits, afin de mieux évaluer l'intégrité et la qualité des processus nationaux de réglementation et de législation, gages d'un processus décisionnel solide sur le plan national. Le Comité a noté que les programmes d'audit devaient prendre en compte les efforts des États visant à intégrer les nouvelles Annexes et les nouveaux amendements dans leurs cadres nationaux ce qui, par définition, prenait du temps et nécessitait d'en débattre, et il est convenu de soumettre les questions soulevées dans la présente note de travail aux groupes concernés en vue d'un examen plus approfondi.

14.8 Dans la note A42-WP/429, la Jordanie, au nom des États membres² de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), a proposé que les États passent d'une préparation *ad hoc* aux audits à une approche de contrôle de la conformité qui soit systématique et continue. Cela impliquerait la création d'une entité spécialisée dans le contrôle de la conformité au sein des structures nationales de supervision de l'aviation, afin de veiller en permanence au maintien de l'état de préparation aux audits de l'OACI. Le Comité a souligné que les États étaient libres de déterminer leur structure administrative et les moyens de s'acquitter de leurs fonctions et obligations en matière de supervision de la sécurité. Il a indiqué que, dans le cadre du concept CMA, les États étaient également censés interagir avec l'OACI de manière continue, en mettant à jour leurs données et informations afin de lui permettre de planifier les activités USOAP en conséquence. Dans le *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue* (Doc 9735), l'OACI fournit des orientations concernant les interactions des États dans le cadre de l'USOAP-CMA.

14.9 La note A42-WP/388, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), avec le parrainage du Conseil international des aéroports (ACI), a préconisé une utilisation plus systématique du renseignement en matière de sécurité, en particulier des informations tirées des résultats des activités conventionnelles de l'USOAP-CMA et de l'évaluation de la mise en œuvre du programme national de sécurité (SSPIA), afin d'éclairer l'élaboration des SARP et des éléments indicatifs de l'OACI et de les faire évoluer. Le Comité a recommandé que l'OACI mette au point un mécanisme structuré pour veiller à ce que ses groupes d'experts soient systématiquement informés du renseignement en matière de sécurité pertinent découlant des résultats des activités de l'USOAP.

14.10 La note A42-WP/68, présentée par l'Afrique du Sud, a proposé que l'OACI améliore les outils de compte rendu de l'USOAP-CMA, tels que le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS), en regroupant les États membres en fonction de l'ampleur et de la complexité de leurs activités d'aviation civile, ce qui permettrait d'obtenir des comparaisons plus significatives et de mieux cibler la collaboration. Le Comité a recommandé que l'OACI améliore les

¹ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

² 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

comptes rendus comprenant des données et des analyses tirées de l'USOAP afin de refléter l'ampleur et la complexité des activités de l'aviation civile des États membres.

14.11 La note A42-WP/69, également présentée par l'Afrique du Sud, a exhorté l'OACI à reconsidérer l'utilisation des données de sécurité et des résultats d'audit provenant d'acteurs externes dans le cadre des activités de l'USOAP-CMA. La proposition préconisait de s'appuyer uniquement sur l'USOAP-CMA de l'OACI pour évaluer les capacités de supervision de la sécurité des États. Le Comité a souligné que, conformément aux principes de la CMA et aux recommandations des groupes d'experts, l'OACI utilisait non seulement ses propres données et informations et celles provenant de l'USOAP, mais aussi celles provenant de sources externes, afin de sélectionner par ordre de priorité les États qui seraient soumis aux activités de l'USOAP et d'en déterminer la portée. Il a cependant précisé que l'état des questions de protocole n'était déterminé que par une activité de l'USOAP fondée sur les éléments probants présentés.

14.12 Dans la note A42-WP/437, révision n° 1, la Fédération de Russie, appuyée par le Comité aéronautique inter-États (CAI), a demandé à l'OACI d'envisager d'établir une politique visant à assurer l'égalité des chances des États membres dans les services internationaux de transport aérien grâce à une procédure politiquement neutre pour l'attribution et le maintien du statut d'un pays à l'égard duquel une préoccupation significative de sécurité (SSC) a été constatée, qui serait fondée uniquement sur des considérations d'ordre technique et la transparence. Dans le projet de résolution de l'Assemblée annexé à la note de travail, il a également été demandé que l'Assemblée « abroge la résolution A41-2 » concernant les infractions à la Convention de Chicago commises par la Fédération de Russie. Le Comité a souligné que lors des discussions sur le point 22 de l'ordre du jour dans le cadre desquelles la note A42-WP/53 a été examinée, il avait accepté de recommander à l'Assemblée plénière de réaffirmer que la résolution A41-2 demeurait en vigueur.

14.13 Le Comité a pris acte des notes d'information présentées par l'IATA (A42-WP/373) et par la Chine (A42-WP/604).

14.14 À l'issue des discussions, le Comité est convenu de soumettre à la Plénière pour adoption le projet de résolution ci-après, qui remplace la résolution A40-13 de l'Assemblée.

Résolution 14/1 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) – Méthode de surveillance continue (CMA)

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation l'OACI reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale,

Considérant que l'article 37 de la Convention exige de chaque État contractant qu'il prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les pratiques, les procédures et l'organisation concernant toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne,

Considérant que la supervision de la sécurité, et la sécurité de l'aviation civile internationale en général, sont la responsabilité des États membres, tant collectivement qu'individuellement, et qu'elles dépendent également de la collaboration active de l'OACI, des États membres, de l'industrie et de toutes les autres parties prenantes à la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

Considérant que la Conférence DGCA/6 a formulé des recommandations visant à ce que le public puisse accéder aux informations appropriées des audits de supervision de la sécurité et à ce qu'un mécanisme

supplémentaire soit établi pour résoudre rapidement les préoccupations significatives de sécurité (SSC) détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI,

Considérant que la Conférence de haut niveau sur la sécurité de 2010 (HLSC 2010) a formulé des recommandations visant à ce que l'OACI élabore des critères pour la communication des SSC aux parties prenantes intéressées et évalue comment l'information sur les SSC pourrait être communiquée au public sous une forme qui lui permettrait de prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien,

Considérant que la Conférence HLSC de 2010 a formulé des recommandations pour que l'OACI conclue de nouveaux accords et amende les accords en vigueur concernant la communication des renseignements confidentiels sur la sécurité aux entités et organisations internationales afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance,

~~*Considérant* que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN Conf/13) a formulé des recommandations, que le Conseil a approuvées, pour continuer à faire évoluer la méthodologie, les processus et les outils de l'USOAP et faire en sorte que la surveillance continue des États reste solide, pertinente et à jour,~~

Considérant que la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC) a formulé des recommandations visant à ce que l'OACI intègre les évaluations de la mise en œuvre du programme national de sécurité (SSPIA) et les activités USOAP-CMA classiques, et a pris note de l'élaboration d'un cadre de gestion des données pour l'USOAP-CMA comprenant notamment les procédures à suivre pour l'utilisation, la gestion et la protection des informations pertinentes relatives à l'USOAP, tout en appuyant les activités menées par les États membres,

Rappelant qu'à sa 32^e session ordinaire, l'Assemblée a décidé que soit créé un programme universel d'audits de supervision de la sécurité portant sur la réalisation par l'OACI d'audits de supervision de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés,

~~*Considérant* qu'à sa 39^e session ordinaire, l'Assemblée est convenue que l'OACI établisse un groupe indépendant chargé de procéder à un examen structuré afin de déterminer les ajustements à apporter à l'USOAP CMA en vue de l'évolution et du renforcement du programme, en tenant compte de l'évolution de la stratégie de sécurité de l'OACI et des progrès des États dans la mise en œuvre de l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité, en particulier des dispositions concernant le PNS, et que le Conseil a approuvé avec certaines réserves les recommandations découlant de cet examen pour assurer l'évolution de l'USOAP CMA,~~

Considérant que la mise en œuvre de l'USOAP a été une réalisation majeure pour la sécurité de l'aviation qui répond avec succès au mandat confié par les résolutions A32-11 et A35-6 et qui offre les moyens d'évaluer les capacités de supervision des États membres et de déterminer les domaines à améliorer,

Rappelant que la résolution A33-8 a demandé au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USOAP en transférant graduellement l'ensemble de ses activités au budget du Programme ordinaire,

Rappelant les objectifs de l'USOAP, qui vise à faire en sorte que les États membres s'acquittent comme il convient de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité,

Constatant qu'il est essentiel que l'USOAP continue à couvrir toutes les dispositions liées à la sécurité qui figurent dans les Annexes afin de favoriser l'application adéquate des normes et pratiques recommandées relatives à la sécurité,

Constatant que le Secrétaire général a pris des mesures appropriées pour assurer l'établissement d'un mécanisme indépendant d'assurance de la qualité afin de contrôler et d'évaluer la qualité ~~du programme~~ de l'USOAP,

Constatant que la mise en œuvre effective des plans d'action des États est essentielle pour renforcer la sécurité globale de la navigation aérienne mondiale,

Constatant les contributions à l'amélioration de la sécurité qui résultent des audits, des inspections, des examens et/ou des évaluations réalisés par des organismes internationaux et régionaux, notamment ceux qui ont un accord avec l'OACI, tels que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'Association du transport aérien international (IATA), la Commission européenne (CE), le Conseil international des aéroports (ACI), la Flight Safety Foundation (FSF) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL),

Sachant que la transparence, ~~et~~ le partage ~~et l'analyse~~ des informations sur la sécurité sont au nombre des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr,

Constatant que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) jouent un rôle important dans l'USOAP-CMA et que, là où il existe un cadre juridique habilitant, il faut comprendre que le mot « États » inclut les RSOO,

1. *Exprime* sa satisfaction ~~au Conseil et au~~ Secrétaire général pour ~~l'évolution et~~ la mise en œuvre réussies de l'USOAP – Méthode de surveillance continue (CMA),

2. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faire évoluer l'USOAP vers un programme davantage fondé sur des données probantes, tenant compte des risques et orienté sur les résultats, qui sera appliqué de façon universelle afin d'évaluer l'efficacité et la durabilité des systèmes de supervision de la sécurité des États, ainsi que les progrès réalisés par les États dans la mise en œuvre des exigences en matière de gestion de la sécurité, en particulier les programmes nationaux de sécurité (PNS) ;

3. *Charge* le Secrétaire général de mettre en place les améliorations d'ordre organisationnel nécessaires afin de réussir la gestion des changements découlant de l'évolution à long terme ~~du programme~~ de l'USOAP-CMA, conformément aux recommandations du ~~Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) (GEUSR)~~ Groupe consultatif *ad hoc* USOAP-CMA (USOAP-AG) adoptées par le Conseil et aux recommandations pertinentes de la HLCC ~~de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13)~~ ;

4. *Charge* le Secrétaire général d'utiliser efficacement les outils de suivi continu et d'audit disponibles afin de veiller à ce que les ressources ciblées soient utilisées pour l'USOAP-CMA ;

45. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'USOAP-CMA maintienne en tant qu'éléments essentiels les dispositions clés relatives à la sécurité contenues dans l'Annexe 1 – *Licences du personnel*, l'Annexe 2 – *Règles de l'air*, l'Annexe 3 – *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*, l'Annexe 4 – *Cartes aéronautiques*, l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 7 – *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 10 – *Télécommunications aéronautiques*, l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 12 – *Recherches et sauvetage*, l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, l'Annexe 14 – *Aérodromes*, l'Annexe 15 – *Services d'information aéronautique*, l'Annexe 18 – *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* et l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* ;

56. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'USOAP-CMA respecte les principes d'indépendance, d'universalité, de normalisation et de transparence, entre autres, afin de renforcer davantage l'acceptation mondiale du programme et de ses résultats ;

7. *Charge* le Secrétaire général d'analyser les raisons pour lesquelles la mise en œuvre par les États d'un système de supervision de la sécurité s'avère peu efficace ou non viable et détermine quels seraient les moyens qui permettraient d'en accroître l'efficacité ;

68. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller au maintien du mécanisme d'assurance de la qualité établi pour contrôler et évaluer la qualité du programme de l'USOAP-CMA, ainsi que la transparence de tous les aspects du processus de surveillance continue ;

79. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faire part des SSC, conformément aux procédures établies en matière de partage des informations de sécurité, aux parties prenantes intéressées et au public pour leur permettre de prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien ;

810. *Charge* le Secrétaire général de mettre à la disposition de tous les États membres tous les renseignements liés à la supervision de la sécurité issus de l'USOAP-CMA, sur le site web à accès restreint de l'OACI cadre en ligne de l'USOAP (OLF) ;

11. *Charge* le Secrétaire général de mettre en œuvre les procédures de gestion des données à suivre pour recueillir, stocker, utiliser, gérer, partager et protéger les données relatives à l'USOAP et à l'OLF ;

9-12. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP-CMA et les programmes d'audit d'autres organisations, liés à la sécurité de l'aviation, en vue du partage de renseignements confidentiels sur la sécurité, afin de réduire le fardeau qu'imposent aux États des audits ou inspections répétitifs, et de réduire le chevauchement des efforts et de trouver des synergies pour renforcer l'efficacité de l'USOAP-CMA activités de surveillance ;

40-13. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faciliter le partage des renseignements critiques pour la sécurité avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes, par l'entremise de sites web sécurisés appropriés ;

44-14. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir l'OACI en ce qui concerne l'évolution de l'USOAP-CMA et, pour ceux qui sont en mesure de le faire, de détacher auprès de l'Organisation, pour des périodes longues ou courtes, des experts qualifiés et expérimentés pour permettre à l'Organisation de poursuivre avec succès l'exécution du programme de l'USOAP-CMA ;

15. *Prie instamment* les États membres, les organisations internationales, les donateurs et les parties prenantes concernées de continuer de verser des contributions volontaires à l'appui de l'évolution et du fonctionnement de l'USOAP-CMA ;

42-16. *Prie instamment* tous les États membres de soumettre à l'OACI, en temps opportun, et de tenir à jour tous les renseignements et documents demandés par l'OACI, afin d'assurer l'exécution efficace de l'USOAP-CMA ;

43-17. *Prie instamment* tous les États membres de coopérer avec l'OACI, et d'accepter, dans toute la mesure possible, les activités USOAP-CMA, notamment les audits, les missions de validation, et les activités de validation hors site et les évaluations de la mise en œuvre du PNS, et de respecter le calendrier prévu, afin de faciliter le bon fonctionnement de l'USOAP-CMA ;

~~14-18~~. *Prie instamment* tous les États membres de mettre en œuvre des plans d’actions correctives afin de donner suite aux constatations recensées pendant les activités USOAP-CMA ;

~~15-19~~. *Prie instamment* tous les États membres de communiquer aux autres États membres les informations de sécurité critiques pouvant avoir une incidence sur la sécurité de la navigation aérienne internationale et de faciliter l’accès à toutes les informations de sécurité pertinentes ;

~~16-20~~. *Encourage* les États membres à utiliser pleinement les informations sur la sécurité disponibles lorsqu’ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, notamment pendant les inspections prévues à l’article 16 de la Convention ;

~~17-21~~. *Rappelle* aux États membres la nécessité d’une surveillance de toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

~~18-22~~. *Charge* le Conseil d’accorder la priorité aux travaux sur l’évolution de l’USOAP-CMA, de s’atteler à mettre des ressources humaines et financières suffisantes à la disposition ~~du programme de l’USOAP-CMA~~ et de présenter un rapport sur ~~son~~ l’évolution et sa performance ~~de l’USOAP-CMA~~ à la prochaine session ordinaire de l’Assemblée ;

~~19-23~~. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A37-5~~ ~~A40-13~~.

Éléments nouveaux relatifs à l’USAP-CMA

14.15 Dans la note A42-WP/486, révision n° 1 (en anglais seulement), la Fédération de Russie a appuyé le renforcement des systèmes de supervision nationaux et internationaux et demandé à l’OACI d’étudier la possibilité d’intégrer l’état de mise en œuvre du plan national d’actions correctives (CAP) dans le processus d’évaluation de la durabilité des activités de supervision d’un État et de la réalisation des objectifs d’étape du GAsEP. Le Comité a relevé qu’une équipe spéciale sur l’USAP-CMA avait été chargée de procéder à un examen global de la question et est convenu que la proposition devrait lui être soumise pour examen dans le cadre de son programme de travail.

— — — — —

Point 15 : Protection de l’environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l’air locale

15.1 À sa quatrième séance, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l’environnement sur la base des rapports intérimaires présentés par le Conseil concernant les travaux de l’Organisation portant sur les dispositions générales, le bruit des aéronefs et la qualité de l’air locale. Il a aussi examiné les propositions du Conseil relatives à la mise à jour de la résolution A41-20 de l’Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l’OACI dans le domaine de la protection de l’environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l’air locale* (WP/24). Trois autres notes ont également été soumises par les États et les observateurs, à savoir les notes WP/340, 476 et 578.

15.2 Dans la note WP/24, le Conseil a fait état des progrès accomplis par l'OACI depuis la 41^e session de l'Assemblée sur les questions liées à l'aviation civile et à l'environnement, en soulignant les tendances en matière de bruit des aéronefs et d'émissions, les avancées relatives aux normes et pratiques recommandées (SARP) et aux éléments indicatifs, ainsi que les éléments nouveaux pertinents survenus dans d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales. En outre, le Conseil a présenté des propositions de révision de la résolution A41-20 de l'Assemblée qui tiennent compte des évolutions notées depuis la dernière session de l'Assemblée. Les révisions proposées découlent principalement des travaux menés par l'OACI, en coopération avec d'autres organisations, et des résultats des activités menées par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

15.3 Un État a exprimé sa préoccupation quant à la nécessité de concilier les avantages environnementaux, la faisabilité technique et les coûts économiques lors de l'actualisation des normes.

15.4 Dans la note WP/476, coparrainée par le Comité aéronautique inter-États (CAI), la Fédération de Russie a invité l'Assemblée à exclure toute mention des systèmes automatiques de réduction du bruit (VNRS) dans la nouvelle norme sur le bruit à l'atterrissage et au décollage (LTO) des avions supersoniques (SST), faute de considération suffisante pour la sécurité, qui nécessiterait une étude plus approfondie. La Fédération de Russie a invité l'Assemblée à reporter la poursuite des travaux de coordination sur cette proposition de nouvelle norme en attendant une étude plus poussée de la relation entre les questions de sécurité, les normes de navigabilité et les limites acoustiques pour les SST. Elle a aussi invité l'Assemblée à donner des instructions au Conseil de l'OACI en rapport avec la nécessité d'assurer une coordination plus étroite avec les groupes d'experts compétents de la Commission de navigation aérienne (ANC) et à envisager la création d'un groupe de coordination de l'OACI composé d'experts de l'ANC et du CAEP. Il a été précisé qu'à la suite de l'examen préliminaire effectué par l'ANC en juin 2025, la proposition d'amendement de l'Annexe 16, volume I, qui a été soumise aux États membres et aux organisations internationales ne tient pas compte des VNRS, et que la coordination entre le CAEP et les groupes d'experts compétents de l'ANC, concernant des incidences potentielles en matière de sécurité, a déjà été lancée.

15.5 Le Comité a pris acte de la note d'information WP/578 présentée par la Chine, qui rend compte des pratiques novatrices suivies dans cet État en matière de gouvernance de la pollution plastique dans l'aviation civile, notamment d'efforts visant à réduire les produits plastiques à usage unique, à promouvoir le recyclage intelligent et normalisé et à traiter la question du transport des déchets plastiques. Le Comité a également pris acte de la note d'information WP/340 présentée par l'Association internationale du transport aérien (IATA) sur les défis que pose la gestion des plastiques dans l'aviation et sur la nécessité d'adopter une approche sectorielle pour une gestion durable des plastiques, compte tenu de l'évolution mondiale en cours dans ce domaine et de la nécessité pour le secteur de l'aviation d'y contribuer activement.

15.6 Le Comité a noté les progrès importants accomplis par l'Organisation depuis la dernière session de l'Assemblée dans l'atténuation des incidences du bruit, la qualité de l'air locale et les émissions mondiales, et est convenu d'inviter l'OACI à préparer une mise à jour et une élaboration en temps opportun de SARP et d'orientations pertinentes en matière d'environnement, selon qu'il convient. Concernant les travaux sur l'élaboration de SARP concernant les avions de transport supersonique, le Comité a pris note de la coordination déjà en cours sous la tutelle de l'OACI et est convenu d'aller de l'avant conformément au processus habituel déjà mis en place pour les amendements de SARP.

15.7 Le Comité est convenu de recommander à l'Assemblée d'adopter la résolution jointe à la note WP/24 sous réserve des modifications suivantes au paragraphe du dispositif 13 de l'appendice B :

Résolution 15/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant que, par sa résolution A40-17-A41-20, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la résolution A40-17-A41-20 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers, mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 40^e 41^e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec les résolutions A41-21-A42-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A41-22-A42-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 42^e session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

Appendice B — Élaboration de normes, de pratiques recommandées et de procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. *Déclare* que la présente résolution, conjointement avec les résolutions A41-21-A42-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A41-22 A42-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de*

compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), remplacent les résolutions A40-17, A 40-18 et A40-19 A41-20, A41-21 et A41-22.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension (...) » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et (...) de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à (...) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant que beaucoup des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, du recyclage des aéronefs, de l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable, de l'utilisation judicieuse de la planification des aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains, d'un engagement auprès de la communauté et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que tous les États membres de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi de maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

Considérant que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

Considérant que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent donc être prises rapidement pour garantir que cette croissance soit compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

Reconnaissant que le travail effectué par l'Organisation sur l'environnement contribue à ~~des~~ 14 des 17 objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU,

Considérant que des renseignements fiables et de la meilleure qualité possible sur les effets environnementaux de l'aviation sont indispensables pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États membres,

Reconnaissant que des progrès notables ont été accomplis en ce qui concerne la lutte contre les effets de l'aviation sur l'environnement et que les aéronefs produits aujourd'hui ont un rendement du carburant 80 % plus élevé et sont 75 % plus silencieux que ceux des années 1960,

Reconnaissant que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, et que l'OACI devra entreprendre de nombreux travaux pour ne pas prendre de retard en ce qui concerne la certification environnementale de ces nouvelles technologies en temps voulu, selon qu'il convient.

Considérant que dans la mesure où il existe des interdépendances reconnues des incidences de l’aviation sur l’environnement, telles que le bruit et les émissions des moteurs, celles-ci doivent être prises en compte lors de la définition de politiques de contrôle des sources et d’atténuation opérationnelle,

Considérant que la gestion et la conception de l’espace aérien peuvent jouer un rôle pour combattre les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l’aviation sur le climat à l’échelle mondiale, et que les questions économiques et institutionnelles corrélatives doivent être traitées par les États, individuellement ou collectivement sur une base régionale,

Considérant que la coopération avec d’autres organisations internationales est importante pour faire avancer la compréhension des incidences de l’aviation sur l’environnement et pour élaborer les politiques appropriées afin de combattre ces incidences,

Reconnaissant l’importance d’un système de transport aérien résilient en mesure d’adapter son infrastructure et ses opérations au changement climatique,

Reconnaissant l’importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants d’aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l’environnement, en ce qui concerne aussi bien la qualité de l’air locale que le climat mondial,

Notant l’importance d’informations actualisées sur les incidences présentes et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d’aviation, telles qu’elles figurent dans les tendances mondiales de l’OACI en matière d’environnement, ainsi que d’autres rapports d’évaluation de l’OACI, tel que le *Rapport sur la faisabilité d’un objectif ambitieux à long terme (LTAG) concernant la réduction des émissions de CO₂ de l’aviation internationale*, pour soutenir la prise de décisions relatives à des questions environnementales,

1. *Déclare* que l’OACI, en tant qu’institution des Nations Unies qui est le chef de file pour les questions relatives à l’aviation civile internationale, a conscience des effets néfastes que l’activité de l’aviation civile peut exercer sur l’environnement, qu’elle continuera de s’en occuper et qu’elle sait qu’il lui incombe, ainsi qu’à ses États membres, d’assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l’aviation civile et la qualité de l’environnement. Dans l’exercice de ses responsabilités, l’OACI et ses États membres s’efforceront :

- a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;
- b) de limiter ou de réduire l’incidence des émissions de l’aviation sur la qualité de l’air locale ;
- c) de limiter ou de réduire l’incidence des émissions de gaz à effet de serre de l’aviation sur le climat à l’échelle mondiale ;
- d) d’assurer la résilience future du transport aérien en adaptant son infrastructure et ses opérations aux conséquences du changement climatique.

2. *Insiste* sur le fait qu’il est important que l’OACI continue à jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions d’aviation civile internationale liées à l’environnement et *demande* au Conseil de garder l’initiative dans l’élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions qui reconnaissent la gravité des défis auxquels le secteur est confronté ;

3. *Demande* au Conseil de continuer d’évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d’aviation et de continuer à créer des outils à cette fin ;

4. *Demande* au Conseil de continuer de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu, selon qu'il convient, notamment au moyen des séminaires « États des lieux » ;
5. *Accueille avec satisfaction le lancement* ~~l'élaboration et la mise à jour~~ des outils OACI de suivi des innovations susceptibles de produire une réduction des émissions de CO₂ dans le secteur, et *demande* au Conseil de rester informé et d'actualiser ces outils, le cas échéant ;
6. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;
7. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
8. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit, la consommation de carburant des aéronefs, le rendement du carburant du système de l'aviation et les émissions de particules de matières et de NO_x des moteurs d'aviation, en tenant compte des travaux de l'Organisation, des plans d'action soumis par les États, du Plan mondial de navigation aérienne et des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi que de sa politique et de ses éléments indicatifs dans le domaine de l'environnement, de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers, y compris au travers de la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ;
9. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États membres d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;
10. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information et les données scientifiques nécessaires pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;
11. *Se félicite de l'établissement* ~~la transition~~ de la *Coalition mondiale de l'OACI pour une aviation durable vers l'ACT-LTAG de l'OACI* qui servira de ~~plateforme-programme~~ aux parties prenantes pour le lancement de nouvelles idées et la mise en œuvre accélérée de solutions innovantes pour l'environnement, et *demande* au Conseil d'encourager davantage de parties prenantes à ~~rejoindre la Coalition~~ adhérer au Programme ACT-LTAG une fois qu'il aura été établi ;
12. *Encourage* le Conseil à continuer à coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences, ainsi que la contribution aux objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU, notamment ceux liés à la pollution plastique et à l'appauvrissement de la biodiversité ;
13. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

APPENDICE B

Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que le problème du bruit des aéronefs au voisinage d'un grand nombre d'aéroports du monde, qui continue à susciter l'inquiétude du public et qui limite l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire, exige que les mesures nécessaires soient prises,

Considérant que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées aux incidences environnementales des émissions des aéronefs aux échelles locales et mondiales, que cette incidence reste préoccupante et qu'elle nécessite des mesures appropriées,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* qu'il y a des interdépendances liées à la technologie, à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

Considérant que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour qu'il contribue à l'élaboration de nouvelles normes, pratiques recommandées et procédures et/ou de nouveaux éléments indicatifs sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume I, *Bruit des aéronefs*, qui contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques (à l'exception des avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical) et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions pour les moteurs d'aviation et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume III, *Émissions de CO₂ des avions*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions de CO₂ pour les avions et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Sachant que la norme de certification des émissions de particules non volatiles (nvPM) et la norme de certification des émissions de CO₂ sont des paramètres techniques de comparaison des technologies aéronautiques conçus pour être utilisés dans les processus de certification respectifs, et qu'ils ne sont pas destinés à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions,

Considérant que des orientations de politique de l'OACI sur des mesures pour répondre à des préoccupations environnementales concernant le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation ont été élaborées, amendées et publiées,

Constatant la recommandation du CAEP concernant de nouvelles normes plus strictes pour les émissions de CO₂ des avions ;

Constatant la recommandation du CAEP concernant une nouvelle norme plus stricte de certification acoustique à l'atterrissage et au décollage (LTO) pour les aéronefs subsoniques ;

Reconnaissant Constatant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

Reconnaissant Constatant la nécessité d'élaborer des procédures de certification visant les nouvelles technologies avancées d'aviation, notamment la base de certification des aéronefs électriques, en priorité,

Reconnaissant Constatant que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, notamment les aéronefs hybrides et électriques,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2020 pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;

2. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, devenue applicable le 1^{er} janvier 2018 ;

3. *Se félicite* des avantages de la norme de l'OACI pour les émissions de CO₂ des avions entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 pour les nouveaux types d'avions, à l'exception de ceux ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 60 tonnes et une capacité maximale de 19 sièges ou moins, norme dont la date d'application ~~sera~~ *était* le 1^{er} janvier 2023 ;

4. *Se félicite* des avantages de la norme de l'OACI pour les émissions de CO₂ des avions dont la date d'application ~~sera~~ *était* le 1^{er} janvier 2023 pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1^{er} janvier 2028 ;

5. *Accueille favorablement* l'élaboration par le CAEP de la nouvelle norme, plus stricte, sur les émissions de CO₂ des avions qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, volume III ;

6. *Accueille favorablement* l'élaboration par le CAEP de la nouvelle norme acoustique, plus stricte, pour les nouveaux types d'avions subsoniques qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, volume I ;

~~5. *Se félicite* des avantages de la norme initiale sur la masse des émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN et pour lesquels la date de production de chaque moteur est le 1^{er} janvier 2020 ou après ;~~

~~67. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par le Conseil, en mars 2020, les avantages de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM qui ~~sera~~ *est devenue* applicable le 1^{er} janvier 2023 aux moteurs en production et aux nouvelles conceptions de moteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 ;~~

~~78. *Prie instamment* les États de reconnaître que les normes de certification des émissions de CO₂ et de nvPM n'ont pas été élaborées pour sous-tendre l'introduction de restrictions d'exploitation ou de prélèvements liés aux émissions ;~~

~~89. *Demande* au Conseil de poursuivre énergiquement, avec l'assistance et la coopération d'autres entités de l'Organisation et d'autres organisations internationales, le travail ayant trait à l'élaboration de normes, de pratiques et de procédures recommandées et/ou d'éléments indicatifs sur l'impact de l'aviation sur l'environnement ;~~

10. *Demande* au Conseil de surveiller étroitement les améliorations technologiques qui réduisent le niveau des émissions et de bruit des aéronefs, et d'actualiser régulièrement les normes concernées en conséquence ;

911. *Demande* au Conseil de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu ;

1012. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le CAEP poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;

1113. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de mobiliser les experts nécessaires pour participer aux travaux techniques du Comité ;

1214. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;

1315. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § 89 du dispositif du présent appendice ;

1416. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec d'autres organisations internationales dans ce domaine.

APPENDICE C

Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a pour objectif de promouvoir le plus haut degré possible d'uniformité dans l'aviation civile internationale, notamment des règlements environnementaux,

Considérant que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux visant à atténuer le bruit des aéronefs pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique,

Considérant que la gravité du problème du bruit des aéronefs à de nombreux aéroports a entraîné des mesures qui limitent l'exploitation des aéronefs et qu'elle a suscité une opposition vigoureuse à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

Considérant que l'OACI s'est engagée à mettre tout en œuvre pour porter à un niveau maximal la compatibilité entre le développement sûr, économique, efficace et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, et qu'elle poursuit activement l'idée d'une « approche équilibrée » pour réduire le bruit des aéronefs et d'éléments d'orientation de l'OACI sur la façon dont les États pourraient suivre une telle approche,

Considérant que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible,

Considérant que l'évaluation des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs est un outil indispensable pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États membres,

Considérant qu'il appartient aux États membres de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI,

Considérant que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, met en lumière le rôle de l'engagement auprès de la communauté en tant que composante essentielle d'une vaste politique de gestion du bruit,

Considérant que les orientations de l'OACI produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée [*Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829)] ont ensuite été actualisées,

Reconnaissance Constatant que les solutions à apporter aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux caractéristiques propres à l'aéroport auquel ces solutions seront appliquées, ce qui appelle la recherche des solutions aéroport par aéroport, et que des solutions identiques peuvent être appliquées si les mêmes problèmes de bruit sont constatés à des aéroports,

Reconnaissance Constatant que les mesures prises pour atténuer le bruit peuvent avoir des incidences de coût marquées pour les exploitants aériens et les autres parties prenantes, en particulier ceux des pays en développement,

Reconnaissance Constatant que les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'« approche équilibrée » de l'OACI,

Reconnaissance Constatant que certains États peuvent aussi avoir des politiques de gestion du bruit plus générales,

Reconnaissance Constatant l'approbation du nouveau manuel intitulé *Possibilités opérationnelles de réduire le bruit des aéronefs* (Doc 10177),

Considérant que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des aéronefs plus silencieux devraient être préservées compte tenu du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiétement urbain incompatible autour des aéroports,

Notant que l'analyse des tendances du bruit des aéronefs effectuée par le CAEP montre que, dans le cadre d'un scénario d'améliorations de technologies avancées, une augmentation de l'exploitation des aéronefs pourrait ne plus se traduire par une augmentation de la zone de la courbe de bruit après 2030, si un certain nombre d'actions ambitieuses sont menées par les États membres de l'OACI pour réaliser ce scénario,

1. *Invite* tous les États membres de l'OACI et les organisations internationales à reconnaître le rôle de premier plan qui revient à l'OACI lorsqu'il s'agit de traiter des problèmes du bruit des aéronefs ;

2. *Accueille avec satisfaction* les progrès accomplis à ce jour dans la recherche de solutions au problème du bruit des aéronefs et encourage les États, les fabricants et les exploitants à continuer de

participer au travail de l'OACI en la matière et de mettre en œuvre des technologies et des politiques permettant de réduire l'impact de ce bruit dans les communautés voisines des aéroports ;

3. *Prie instamment* les États :

- a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;
- b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :
 - 1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;
 - 2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;
 - 3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;

4. *Encourage* les États :

- a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens, en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
- b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiètement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;
- c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
- d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;

5. *Demande* aux États :

- a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
- b) de travailler avec les communautés de manière opportune et systématique, conformément aux principes définis dans la Circulaire 351 de l'OACI ;

- c) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;
 - d) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;
6. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;
7. *Demande* au Conseil :
- a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
 - c) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
 - c) de veiller à ce que des orientations appropriées, et à jour, relatives à l'engagement auprès de la communauté soient communiquées aux États ;
 - d) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;
8. *Appelle* les États à appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

APPENDICE D

Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives aux niveaux de bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice, le retrait progressif est défini comme étant un retrait du service international d'une catégorie d'aéronefs fondée sur le bruit à tous les aéroports d'un ou de plusieurs États,

Considérant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a conclu qu'un retrait général des aéronefs du Chapitre 3 par tous les pays qui ont imposé un retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 n'est pas justifié du point de vue des coûts-avantages et qu'il avait entrepris les travaux qui ont mené à la recommandation relative à une nouvelle norme de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, étant entendu qu'il ne faudrait pas envisager un nouveau retrait progressif,

Considérant que certains États ont imposé ou entrepris d'imposer le retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou envisagent de le faire,

~~Reconnaissant~~ **Constatant** que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visent pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

~~Reconnaissant~~ **Constatant** que les restrictions d'exploitation des avions actuels pourraient augmenter les coûts des compagnies aériennes et imposer un lourd fardeau économique, en particulier aux exploitants

d'aéronefs qui ne disposent peut-être pas des ressources financières nécessaires pour se rééquiper, tels que ceux de pays en développement,

Considérant que la solution des problèmes liés au bruit des avions doit être fondée sur la reconnaissance mutuelle des difficultés rencontrées par les États et sur un équilibre entre leurs diverses préoccupations,

1. *Prie instamment* les États de n'imposer aucun retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 avant d'avoir examiné :

- a) si l'attrition normale des flottes existantes de ces avions ne permet pas d'assurer la protection nécessaire de l'environnement sonore aux abords des aéroports ;
- b) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par une réglementation qui empêcherait leurs exploitants d'ajouter de tels avions à leurs flottes, que ce soit par achat, location, affrètement ou banalisation, ou bien par des incitations à accélérer la modernisation des flottes ;
- c) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par des restrictions limitées aux aéroports et aux pistes dont ils auront déterminé et déclaré que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit, ainsi qu'aux périodes où les nuisances sont les plus grandes ;
- d) les incidences de toute restriction sur les autres États concernés, en les consultant et en leur donnant un préavis raisonnable quant à leurs intentions ;

2. *Prie instamment* les États qui, malgré le § 1, décident d'imposer le retrait progressif des avions qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3 :

- a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;
- b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;
- c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1 ;
- d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

3. *Encourage vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional en vue :

- a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions ;
- b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée ;

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant aux Chapitres 3 et 4, Volume I, de l'Annexe 16, ou un autre chapitre plus récent ;
5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution ;
6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives au bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice une restriction d'exploitation est définie comme étant toute mesure liée au bruit, qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport,

Considérant que l'Appendice C à la présente résolution demande aux États d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit lorsqu'ils cherchent à résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux,

Considérant que de futures réductions du bruit à la source sont attendues suite à l'adoption de nouvelles normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, et du fait de l'assimilation de la technologie de réduction du bruit dans la flotte,

Considérant qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiètement urbain se poursuive dans certains cas,

Considérant que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, qu'à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États,

Considérant qu'il existe des différences régionales marquées dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le bruit des aéronefs pose problème pendant les deux prochaines décennies et que, pour cette raison, certains États ont envisagé d'imposer des restrictions d'exploitation à certains aéronefs conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16,

Considérant que si l'exploitation des aéronefs du Chapitre 3 est frappée de restrictions à certains aéroports, elles devront être fondées sur une approche équilibrée et sur les orientations pertinentes de l'OACI (Doc 9829) et être adaptées aux besoins particuliers de l'aéroport touché,

Considérant que ces restrictions pourraient avoir des répercussions économiques graves sur les investissements que font les exploitants d'aéronefs d'États autres que ceux qui imposent les restrictions,

Reconnaissant Constatant que ces restrictions vont au-delà de la politique établie à l'Appendice D à la présente résolution et d'autres éléments d'orientation pertinents élaborés par l'OACI,

Reconnaissant Constatant que l'OACI n'oblige pas les États à imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3,

Reconnaissant Constatant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent seulement à la certification,

Reconnaissant Constatant en particulier que les États ont des obligations juridiques, des lois, des arrangements existants et des politiques établies qui dictent peut-être la gestion des problèmes de bruit à leurs aéroports et qui pourraient influencer sur l'application du présent appendice,

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;

2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, avant :

- a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;
- b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

3. *Prie instamment* les États qui, malgré le § 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 :

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;
- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple les services long-courriers) ;
- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;
- f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;

- g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;
- h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;
- i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

4. *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

Considérant que la planification et la gestion de l'utilisation des terrains constituent ensemble un des quatre principaux éléments d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit,

Considérant que le nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs dépend de la façon dont l'utilisation des terrains avoisinant un aéroport est planifiée et gérée, et en particulier du degré de contrôle exercé sur le développement résidentiel et les autres activités sensibles au bruit,

Considérant que l'activité peut augmenter nettement à la plupart des aéroports et que la croissance future risque d'être freinée par des utilisations inappropriées des terrains au voisinage des aéroports,

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés au Chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

Considérant qu'il est indispensable de préserver ces améliorations dans toute la mesure possible pour le bien des collectivités locales,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* que la norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donne plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* que lorsqu'elle sera mise en œuvre, la norme du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer les aéronefs de leur flotte par des aéronefs plus silencieux,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* que, même si elle comporte des activités de planification qui peuvent relever principalement des autorités locales, la gestion de l'utilisation des terrains influe sur la capacité de l'aéroport et, par voie de conséquence, elle a des incidences sur l'aviation civile,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* que la mise à jour des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figure dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), Partie 2 — *Utilisation des terrains et gestion de l'environnement*,

Reconnaissant Constatant que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage,

Reconnaissant Constatant la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement comme une source de référence en matière de politiques de gestion respectueuses de l'environnement viables aux aéroports et alentour,

Reconnaissant Constatant que les aéronefs à technologie émergente, tels que les drones et les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) peuvent avoir des incidences sonores dans les zones situées au-delà des terrains entourant un aéroport,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;

3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :

- a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
- b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
- c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;
- d) de promulguer des lois, d'établir des orientations ou de mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;
- e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;

4. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et répondent aux besoins des États ;
- b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir, notamment par l'entremise de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement.

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

Considérant que, depuis la mise en service commercial d'avions supersoniques, il a été pris des mesures pour éviter de créer des situations inacceptables pour la population du fait de la détonation balistique, comme la perturbation du sommeil et les effets nocifs, sur les personnes et les biens, sur terre et sur mer, résultant de l'amplification de cette détonation,

Considérant que les États qui ont entrepris la construction de ces avions supersoniques, ainsi que d'autres États, continuent à faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

Constatant la recommandation du CAEP sur une nouvelle norme de certification acoustique à l'atterrissage et au décollage (LTO) pour les avions supersoniques,

Reconnaissant Constatant la valeur des travaux menés actuellement pour élaborer une nouvelle norme pour les futurs avions supersoniques dans des conditions en route et des travaux visant à comprendre l'état actuel de la connaissance de la détonation balistique, de la recherche et des projets d'avions supersoniques,

Reconnaissant Constatant qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025-2030 et qu'il est nécessaire d'effectuer une étude exploratoire afin de mieux comprendre les incidences du bruit aux aéroports découlant de la mise en service des avions supersoniques,

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que la détonation balistique des avions supersoniques ne créera pas de situations inacceptables pour la population ;

2. *Se félicite* de l'élaboration par le CAEP de la nouvelle norme de certification acoustique LTO pour les avions supersoniques qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, volume I ;

23. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression « situations inacceptables pour la population » et sur l'établissement des limites correspondantes ;

34. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

APPENDICE H

Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant qu'il y a de plus en plus de préoccupations au sujet de l'incidence de l'aviation sur l'atmosphère en ce qui concerne la qualité de l'air locale et les incidences corrélatives sur la santé et le bien-être des personnes,

Considérant que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO_x et de particules de matière (PM) provenant des moteurs d'aviation,

Reconnaissance Constatant que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées à l'incidence des émissions de NO_x et de PM provenant des moteurs d'aéronef sur le climat à l'échelle mondiale,

Reconnaissance Constatant qu'il y a des interdépendances liées à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

Reconnaissance Constatant que l'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures d'exploitation qui ont significativement réduit la dégradation de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

Reconnaissance Constatant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré par des experts indépendants des technologies des aéronefs et des moteurs et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

Considérant que nombre de matières polluantes, telles que la suie et les hydrocarbures non brûlés, provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

Considérant que les progrès dans le domaine des procédures d'exploitation, telles que les opérations en descente continue, se sont traduits par d'autres réductions des émissions provenant des aéronefs,

Considérant qu'une évaluation des tendances des émissions de NO_x et de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation montre des valeurs croissantes pour les émissions à l'échelle mondiale,

Considérant que les incidences des émissions de NO_x, de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

Reconnaissance Constatant les solides progrès réalisés dans la compréhension des incidences des éléments non volatils des émissions de PM alors que les travaux scientifiques et techniques se poursuivent en vue de mieux évaluer les éléments volatils des émissions de PM,

Considérant que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

Considérant que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

Considérant que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de la non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États membres en matière de redevances [*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082)], qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit et sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution dans laquelle il recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

Notant que le Conseil de l'OACI a publié des renseignements sur les systèmes de gestion de l'environnement (SGE) qui sont utilisés par des parties prenantes en aviation,

Notant que le Conseil de l'OACI a élaboré un *Manuel sur la qualité de l'air aux aéroports*, qui a été actualisé par la suite,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NO_x et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

3. *Demande* au Conseil de continuer de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que soient dûment prises en compte les interdépendances entre les mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale ainsi que sur le climat à l'échelle mondiale ;

5. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques intégrés à moyen terme et à long terme en vue de réduire la consommation de carburant, le bruit et les émissions de NO_x et de nvPM des moteurs d'aviation ; et d'objectifs opérationnels en vue de réduire la consommation de carburant ;

6. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

7. *Encourage* les États membres, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;

8. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports ;

9. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

10. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États membres de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

11. *Prie instamment* les États membres de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

Point 16 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques

16.1 À ses quatrième et cinquième séances, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil concernant les travaux de l'organisation en matière d'aviation internationale et de changements climatiques (notes WP/25 et WP/26), ainsi que les propositions du Conseil tendant à actualiser la résolution A41-21, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* (WP/27). Cinquante-quatre autres notes de travail ont par ailleurs été présentées par des États et des observateurs, sous les numéros suivants (WP/) : 45, 57, 64, 65, 75, 76, 112, révision n° 1, 121, 126, révision n° 1, 131, 139, 162, 163, 169, 219, 243, 249, 254, 266, révision n° 1, 271, 274, 279, révision n° 1, 303, 338, 339, 346, 365, révision n° 1, 366, 367, 368, 379, 382, révision n° 1, 384, 385, 396, 434, 440, 448, 451, 452, 458, 468, 481, 490, 491, 517, 518, 554, 560, 565, 570, 573, 575 et 579.

16.2 Dans la note WP/25, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 41^e session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, en mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale. Il y a décrit les résultats de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) de l'OACI qui s'est tenue en novembre 2023 à Doubaï (Émirats arabes unis), à savoir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation, ainsi que la Feuille de route de l'OACI pour la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG, qui s'articule autour de quatre composantes interdépendantes : 1) la politique et la planification ; 2) le cadre réglementaire ; 3) le soutien à la mise en œuvre ; 4) le financement.

16.3 Le Secrétariat a mis en lumière quelques évolutions récentes, en complément des renseignements figurant dans la note WP/25. Par exemple, l'OACI a reçu au total 154 plans d'action nationaux, dont ceux soumis tout dernièrement par le Koweït, le Timor-Leste, Andorre et les Comores depuis la publication de la note. Le Programme ACT-SAF de l'OACI a atteint le nombre de 30 études de faisabilité et de mise en œuvre de projets SAF (études achevées, en cours ou prévues d'ici 2028), y compris les études récemment menées à bien en Inde et en Jordanie. Le Pôle d'investissement financier de l'OACI (Finvest Hub) vient d'être officiellement lancé, ainsi qu'une collaboration avec l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), en vue de faciliter le financement de projets de SAF et de développement d'énergies propres pour l'aviation.

16.4 Le Secrétariat a également indiqué qu'un des systèmes de certification durable (SCS) du CORSIA, ISCC, a récemment déposé une demande d'élargissement de son champ d'admissibilité, afin de pouvoir certifier, outre les SAF, les carburants d'aviation à moindre émission carbone (LCAF), demande qui sera examinée par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Une fois l'évaluation du CAEP terminée et approuvée par le Conseil, ISCC sera habilité à certifier les LCAF.

16.5 Dans la note WP/26, le Conseil a rendu compte des travaux de l'OACI relatifs à l'aviation internationale et aux changements climatiques, l'accent étant mis sur les progrès et les étapes suivantes en matière d'adaptation et de résilience aux changements climatiques, et sur l'amélioration de la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat, ainsi que sur la coopération et les évolutions pertinentes dans les autres organes des Nations Unies et les organisations internationales, y compris le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

16.6 Dans la note WP/27, le Conseil a proposé des révisions de la résolution A41-21 compte tenu des faits nouveaux intervenus depuis la dernière Assemblée, y compris les révisions du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation adopté par la CAAF/3, et de la Feuille de route de l'OACI pour la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG approuvée par le Conseil, ainsi que des travaux techniques du CAEP, qui relève du Conseil de l'OACI, et de son futur programme de travaux.

16.7 Dans la note WP/169, le Brésil a fait part de ses vues sur le financement de mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, soulignant qu'il fallait appuyer la mise en œuvre intégrale du Cadre mondial et insistant sur les besoins et les lacunes en la matière, et appelé à : des contributions régulières et conséquentes au Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI, assorties de cibles annuelles précises ; une évaluation des lacunes pour recenser les besoins en tenant compte des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers ; un traitement prioritaire des SAF et des LCAF ; un axe de travail du Conseil dédié à l'approvisionnement en ressources et à leur gouvernance ; des règles de fonctionnement révisées pour le Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI, aux fins d'assurer plus de transparence et un suivi renforcé de la performance ; la définition du rôle du Fonds s'agissant d'apporter un soutien complet à la décarbonation, en particulier dans le développement, la production et le déploiement de SAF.

16.8 Dans la note WP/440, le Brésil a mis l'accent sur le fait qu'au titre du LTAG, il conviendra non seulement de s'appuyer sur les carburants du futur et les technologies avancées d'aéronef, mais aussi de faire appel à des méthodes immédiates et évolutives telles que des améliorations opérationnelles et la reconfiguration de l'espace aérien. Sur la base d'exemples nationaux et régionaux récents, le Brésil a présenté une quantification des réductions des émissions de CO₂ par la reconfiguration de l'espace aérien, appelant l'OACI à proposer des orientations stratégiques, une assistance technique et un soutien financier par l'intermédiaire de ses bureaux régionaux, et à réaffirmer le rôle des mesures opérationnelles et de la reconfiguration de l'espace aérien comme piliers de la stratégie environnementale de l'OACI, en parallèle des SAF et de l'innovation technologique.

16.9 Dans la note WP/112, révision n° 1, la Chine a exposé ses vues sur l'importance de la réduction des émissions de l'aviation internationale dans le cadre de l'action climatique mondiale, qui devrait être réalisée conformément aux principes de l'équité, des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, les États fournissant des contributions déterminées au niveau national en fonction des circonstances nationales et de leur stade de développement. Elle a souligné ses contributions notables au développement durable de l'aviation internationale dans le monde, estimé que le suivi et l'établissement de rapports devraient être adaptés aussi bien au niveau régional que national, et mis l'accent sur le fait que le succès du LTAG supposerait que les pays développés puissent fournir une aide financière suffisante, abordable, mesurable, déclarable et vérifiable aux pays en développement pour faire progresser la transition vers une aviation à faible intensité de carbone.

16.10 Dans la note WP/452, la Chine a présenté son initiative de bâtir conjointement la Route de la soie verte en aviation, dans le but de promouvoir la transformation verte et à faibles émissions de carbone

de l'aviation civile dans les pays partenaires et de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies et des objectifs stratégiques de l'OACI. Elle a insisté sur la nécessité, aux fins de l'initiative, d'adhérer aux principes de la consultation étendue, de la contribution conjointe et des bénéfices partagés, en se concentrant sur la construction conjointe d'aéroports verts, un système vert de gestion de la circulation aérienne, des vols verts et le renforcement des capacités pour la transformation écologique de l'aviation civile. Le Comité a pris note que certains États membres militaient pour la Route de la soie verte en aviation, qui a été prise en considération par la 60^e Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile de la région Asie-Pacifique, et par conséquent a souligné le rôle important des initiatives et des plateformes régionales afin de promouvoir la transformation verte et le renforcement des capacités pour l'aviation civile internationale, dans la droite ligne de l'objectif *Aucun pays laissé de côté*. Un État n'a pas souscrit à l'initiative du fait de son lien avec les responsabilités communes mais différenciées.

16.11 Dans la note WP/271, l'Égypte a exposé les difficultés rencontrées par les pays en développement pour accroître la production de SAF, insistant sur le besoin d'investir nettement dans les usines de carburant, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP). Elle a décrit les initiatives en cours au niveau national pour la mise au point et le déploiement de SAF, appelé à veiller à ce que les SAF, LCAF et autres énergies plus propres de l'aviation soient géographiquement répartis de manière équilibrée dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté (NCLB)*. La note met aussi l'accent sur le fait que la réalisation du LTAG nécessitait des approches différenciées en fonction des circonstances particulières et des capacités respectives (SCRS) des États et un renforcement institutionnel qui porte sur l'accès à un financement proportionnel, le transfert de connaissances scientifiques et de technologies et l'assistance et le renforcement des capacités. L'Égypte a également souligné que le Pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI constituait un vecteur de progrès pour le financement de l'action climatique.

16.12 Dans la note WP/163, l'Inde a mis en avant les SAF comme moyens de décarbonation à court et moyen termes. Elle a décrit les initiatives nationales, notamment les objectifs en matière de mélange, la participation au Programme ACT-SAF, les progrès accomplis en matière de certification et l'adoption de filières de cotraitement dans les raffineries existantes pour permettre de porter rapidement la production à une autre échelle. L'Inde a également abordé les défis auxquels les pays en développement devaient faire face pour la mise au point et le déploiement de SAF, tels que la capacité de production de SAF limitée, les obstacles liés à la certification et à la réglementation, les lacunes en matière de matières premières et d'infrastructures, les contraintes financières et la préparation inégale à l'échelle mondiale. Elle a recommandé d'accélérer la certification, de créer des pôles régionaux, d'élargir l'éventail des SCS approuvés par l'OACI, de mettre en œuvre des mécanismes de financement mixte et de renforcer la coopération par le biais des plateformes de l'OACI.

16.13 Dans la note WP/346, le Kazakhstan a souligné que le carburant TS-1 était le principal carburéacteur dans la région, mais qu'il n'existait pas de protocole reconnu par l'OACI pour son mélange avec du SAF, contrairement au Jet A-1, selon la norme ASTM D7566. Il a proposé que l'OACI mette en place une équipe spéciale multipartite chargée d'examiner conjointement les aspects techniques, réglementaires et logistiques de l'intégration des SAF et du TS-1 dans le cadre de l'aviation mondiale, et appelé à promouvoir l'adoption de SAF au moyen d'incitations politiques et en veillant à la bonne préparation des infrastructures. À cet égard, un État a précisé que l'établissement et la tenue à jour de normes de carburant ne relèvent pas d'instances au sein de l'OACI, et il a invité les États à collaborer avec des organismes de normalisation qui effectuent ce travail, comme ASTM International. Une organisation internationale a appuyé cette clarification.

16.14 Dans la note WP/45, le Nigéria a mis en avant ses efforts de mise au point et d'utilisation de SAF, et demandé un soutien continu, en particulier au profit des États en développement, s'agissant du

renforcement des capacités et du transfert de technologies. Il a également estimé qu'il convenait de faciliter l'obtention de fonds par les États, en particulier les pays en développement, en assurant des perspectives claires pour la mise en service du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI pour le financement des projets de décarbonation, y compris les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres de l'aviation.

16.15 Dans la note WP/64, Oman a insisté sur l'importance des plans d'action nationaux pour la réalisation du LTAG, soulignant qu'il était essentiel de mener une action continue d'évaluation et de soutien en vue d'assurer leur mise en œuvre effective. Il a également fait part de ses vues sur les diverses mesures à prendre concernant le panier de mesures [technologie, opérations, carburants et Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)], la nécessité de faciliter l'accès au financement international de l'action climatique, en particulier pour les infrastructures et la recherche-développement relatives aux SAF, ainsi que de favoriser la mise en place de cadres de collaboration régionale plus solides, qui facilitent l'harmonisation des politiques, des approches réglementaires et des capacités techniques entre les États membres, de façon à renforcer les efforts collectifs en faveur d'une aviation durable.

16.16 Dans la note WP/65, Oman a souligné la nécessité, en termes de cohésion des politiques, de financement, de renforcement des capacités et d'harmonisation des normes, de mettre au point et d'utiliser à plus grande échelle les SAF et les LCAF pour appuyer les objectifs mondiaux de décarbonation de l'aviation. Il a insisté sur l'importance de partenariats stratégiques entre les gouvernements, les entreprises privées, les universités et les organisations internationales pour le développement du secteur des SAF et des LCAF, en mettant l'accent sur le rôle des LCAF en tant que solution à court terme pour réduire les émissions, en particulier dans les pays disposant déjà de capacités en matière de raffinage du pétrole.

16.17 Dans la note WP/219, le Qatar a insisté sur les défis liés au nombre limité de SCS approuvés par l'OACI pour les SAF et les LCAF et à l'absence de voies de certification pour les LCAF, ce qui empêchait une mise en œuvre plus large du CORSIA. Il a mis en lumière l'importance de déployer les carburants admissibles CORSIA tout en s'attaquant à certaines difficultés et en évitant d'imposer un fardeau financier indu aux entreprises de transport aérien en raison de la fragmentation du paysage réglementaire, dans lequel la diversité des règles nationales ou régionales pouvait rendre la conformité plus complexe et entraîner un chevauchement d'activités.

16.18 Dans la note WP/254, le Qatar a exposé ses vues concernant l'état actuel de la mise au point, de la production et du déploiement à l'échelle commerciale de LCAF, qui sont composés à 100 % de carburant interchangeable, et qui semblent pourtant négligés comme option de carburacteur alternatif pour réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale. La note a appelé à adopter des mesures et à allouer des ressources pour aider les États membres à accroître et accélérer la contribution des LCAF au LTAG.

16.19 Dans la note WP/448, la République de Corée a donné son point de vue sur le fait d'étendre l'utilisation des SAF en fixant des cibles obligatoires, en menant des politiques favorables et en exploitant les infrastructures de raffinage existantes. Tout en admettant le rôle essentiel des coproduits générés lors de la production de SAF, il a estimé que ceux-ci étaient traités comme des produits dérivés du pétrole conventionnels, ce qui créait un manque de compatibilité avec les autres systèmes internationaux, et souligné la nécessité d'une reconnaissance mutuelle de la certification de la durabilité des coproduits, qui pourrait contribuer au développement et à l'expansion du marché des SAF.

16.20 Dans la note WP/434, coparrainée par le Comité aéronautique inter-États (CAI), la Fédération de Russie a souligné que, pour réduire les émissions mondiales de CO₂, il était absolument

indispensable d'accroître la capacité d'absorption des forêts et de faire baisser les émissions nocives provenant des incendies de forêts. Elle a insisté sur le rôle efficace de l'aviation dans la gestion des incendies de forêt, de la détection précoce à la lutte contre les incendies, et appelé l'OACI à s'atteler à l'élaboration de règles internationales, en tenant compte des politiques nationales en la matière, afin de mettre en place un cadre juridique régissant l'utilisation de l'aviation internationale dans la lutte contre les incendies de forêts. Le Secrétariat a précisé que l'OACI continuait de collaborer étroitement avec les organismes et organisations compétents des Nations Unies, tels que le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Centre mondial de surveillance des incendies (GFMC), sur la contribution de l'aviation internationale à la lutte contre les incendies de forêt. L'OACI a récemment rejoint le Pôle mondial de gestion des incendies, dirigé par la FAO, qui se penche sur la question de l'interopérabilité internationale, et contribuera à son événement sur ce sujet en marge de la COP30 de la CCNUCC, qui se tiendra au Brésil en novembre 2025.

16.21 Dans la note WP/451, la Fédération de Russie a exprimé des préoccupations concernant de possibles incohérences dans les activités des SCS approuvés par l'OACI, y compris des cas où les demandes de certification SAF de certains États n'auraient pas été examinées. Elle a également souligné les difficultés liées à la certification des LCAF dans le cadre en vigueur et proposé des améliorations pour renforcer la transparence, la prévisibilité et l'inclusivité dans la mise en œuvre du CORSIA. Il s'agissait notamment d'accepter la certification des LCAF par les organismes nationaux de certification de la conformité, de mettre à jour le volume IV de l'Annexe 16 et les documents pertinents de l'OACI à une fréquence n'excédant pas trois ans, et d'encourager les États, avec la participation de l'OACI, à mettre en œuvre des mesures visant à soutenir l'élaboration de projets climatiques internationaux et nationaux dans le domaine de l'aviation. Un État a précisé que le système actuel de certification CORSIA n'autorisait les organismes n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation et d'une approbation par l'OACI à délivrer des certifications.

16.22 Dans la note WP/266, révision n°1, l'Arabie saoudite a souligné qu'il était urgent d'améliorer l'adaptation aux changements climatiques dans l'aviation mondiale en renforçant la résilience grâce à des orientations unifiées, à des modalités de mise en œuvre intégrées et à l'incorporation de dispositions pertinentes dans les Annexes et les SARP existantes de l'OACI afin que cette adaptation soit cohérente et efficace dans l'ensemble du système aérien. Elle a également présenté des mesures nationales, notamment l'intégration de l'adaptation dans son programme de durabilité environnementale de l'aviation civile.

16.23 Dans la note WP/139, présentée avec le parrainage du Bangladesh, des Fidji, du Japon, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, de la République dominicaine et de Sri Lanka, Singapour a exposé des vues sur la nécessité de mettre en place un programme ACT-LTAG structuré, s'appuyant sur AGIR pour le CORSIA et sur le Programme ACT-SAF, pour garantir que tous les États bénéficient du soutien nécessaire à l'élaboration de stratégies de décarbonation alignées sur les objectifs et principes de l'OACI, tout en élargissant le soutien à l'élaboration de plans d'action nationaux et à d'autres nouveaux domaines. Elle a également décrit comment les plateformes régionales pouvaient jouer un rôle complémentaire en proposant des programmes ciblés répondant aux défis et priorités régionaux, et proposé de modifier la résolution A41-21 de l'Assemblée en y incluant un nouveau paragraphe officialisant le programme ACT-LTAG en tant que cadre d'assistance mondial au titre de l'initiative Aucun pays laissé de côté de l'OACI.

16.24 Dans la note WP/75, l'Afrique du Sud a souligné la nécessité de continuer de fournir aux États membres un appui et des orientations concernant l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation, en donnant un aperçu des principales mesures à prendre dans les domaines de la planification, du financement, de la mise en œuvre et de la gouvernance. Elle a souligné qu'il importait d'intégrer l'adaptation dans les plans d'action nationaux, de renforcer le financement de

l'adaptation dédié pour les États en développement et de garantir des approches sur mesure qui tiennent compte des vulnérabilités particulières à l'échelle nationale et régionale.

16.25 Dans la note WP/76, l'Afrique du Sud a estimé qu'il était urgent d'accélérer la mise en place d'initiatives de financement de l'action climatique pour permettre aux pays en développement de s'y impliquer dans le secteur de l'aviation en bénéficiant de l'appui à la fois financier et en nature des pays développés. Elle a exposé les grands points à considérer pour de telles initiatives, notamment : éviter les effets néfastes sur les niveaux d'endettement des pays en développement ; garantir la viabilité d'un mécanisme de reconstitution et la prévisibilité de son financement ; donner la priorité aux pays en développement comme ses principaux bénéficiaires ; répondre aux besoins d'atténuation et d'adaptation ; établir des méthodologies de suivi et de rapport ; assurer une représentation équilibrée dans les structures de gouvernance.

16.26 Dans la note WP/379, le Belize, au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)³, a mis en avant d'importantes contributions de l'organisation à l'objectif de protection de l'environnement de l'OACI par la mise en œuvre de technologies de pointe et l'optimisation de la gestion de l'espace aérien dans la région de l'Amérique centrale. Il a exhorté l'OACI et d'autres organisations internationales à collaborer dans le but d'aligner les initiatives régionales sur les objectifs mondiaux en matière de durabilité, à favoriser l'adoption de pratiques durables par les compagnies aériennes et les autres acteurs du secteur de l'aviation, et à élaborer des orientations pour la surveillance continue des émissions de GES.

16.27 Dans la note WP/468, le Belize, au nom des États membres de la COCESNA, a mis en avant l'objectif ambitieux de la COCESNA qui consistait à atteindre la neutralité carbone dans ses activités d'ici 2030. Il a fait état de réductions quantifiées des émissions de CO₂ obtenues grâce à l'efficacité opérationnelle, et souligné le leadership régional de la COCESNA dans la promotion de la protection de l'environnement et de l'aviation durable. Il a insisté sur le rôle de la collaboration à l'appui du développement durable du secteur et appelé l'OACI à faciliter la coordination en temps opportun des ressources techniques et financières bilatérales, multilatérales et Sud-Sud pour contribuer à la réalisation de ses objectifs de décarbonation.

16.28 Dans la note WP/243, le Brésil, avec l'appui de 19 États membres⁴ de la CLAC, a mis l'accent sur le fait que le secteur de l'aviation, très sensible aux perturbations environnementales, devait se préparer à réduire ses propres émissions, mais aussi à résister aux conséquences des changements climatiques, dont la fréquence et la gravité s'intensifiaient. Il a affirmé que les mesures d'adaptation et d'atténuation devaient être considérées comme des composantes qui revêtaient le même caractère d'urgence et le même degré de complémentarité que la stratégie en matière de changements climatiques, encourageant l'OACI et ses États membres à optimiser les orientations, les ressources et les outils de planification visant à appuyer la résilience du secteur aéronautique, parallèlement aux efforts qu'ils menaient en matière de décarbonation.

16.29 Dans la note WP/162, le Brésil et l'Éthiopie ont jugé qu'il faudrait prendre des engagements plus fermes en matière de mise en œuvre afin de soutenir l'intensification de l'offre et de la demande de SAF dans toutes les régions, dans la droite ligne de la Vision ambitieuse mondiale et du LTAG. Ils ont mis l'accent sur plusieurs grands paramètres du Cadre mondial, notamment : i) la reconnaissance du

³ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

⁴ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

CORSIA comme norme de durabilité des SAF ; ii) l'adoption d'une approche non discriminatoire et technologiquement neutre des matières premières et des filières de production de SAF, du moment qu'elles répondaient aux critères du CORSIA ; iii) une accélération de la procédure d'approbation de la durabilité des matières premières et des filières de production, de manière à donner davantage de perspectives aux pays en développement dans le cadre d'une décarbonation plus inclusive de l'aviation internationale ; iv) un soutien en matière de mise en œuvre et de financement.

16.30 Dans la note WP/249, le Canada, le Costa Rica, le Ghana, la Guinée équatoriale, le Japon, le Kenya, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République de Corée, la République dominicaine, le Rwanda, la CEAC et ses États membres⁵, et l'Union européenne et ses États membres⁶, avec le parrainage du Mexique, ont présenté les vues des membres de la Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale (IACAC), appelant l'Assemblée à accueillir favorablement la méthodologie LMR et le Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, à encourager une participation mondiale au CORSIA, à intensifier les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre de l'OACI, et à mettre en service le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI.

16.31 Dans la note WP/481, la Colombie, avec l'appui de 17 États membres⁷ de la CLAC, a souligné le rôle essentiel des SAF dans la réalisation du LTAG, et mis l'accent sur les enjeux financiers et techniques auxquels se heurtaient les États dans la transition vers ces carburants. Elle a proposé d'établir un observatoire de l'information, et d'élaborer une « Perspective sur les SAF » afin d'améliorer la disponibilité des données, d'accroître la transparence et d'appuyer une prise de décisions éclairée. Elle a par ailleurs demandé l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires sur l'application de mesures incitatives et de garanties souples liées aux prix du pétrole et des matières premières, ainsi que des mécanismes visant à renforcer le suivi des progrès accomplis dans le cadre du Programme ACT-SAF.

16.32 Dans la note WP/365, révision n°1, le Danemark, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC⁸ et d'EUROCONTROL, a souligné qu'il importait de poursuivre les progrès sur la voie de la réalisation du LTAG, et appelé à approuver la méthodologie LMR, demandant sa mise en œuvre sans délai. Il a souhaité un réexamen régulier de l'Annexe 16 en tenant compte des avancées en matière de conception et des progrès technologiques, et l'intégration du Cadre mondial adopté à la Conférence CAAF/3 dans la mise à jour de la résolution A41-21, et insisté sur la nécessité de comprendre les émissions de l'aviation autres que le CO₂ et d'y remédier. Il a en outre fait observer que des émissions résiduelles de CO₂ persisteraient, et que des mesures complémentaires, y compris l'élimination du carbone, seraient nécessaires pour réaliser le LTAG.

16.33 Dans la note WP/367, le Danemark, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et avec le parrainage du Japon, a estimé que la réalisation du LTAG passait par des efforts extraordinaires, notamment la solidarité, la coopération et l'assistance entre les États, pour garantir que tous les pays puissent bénéficier des bienfaits

⁵ Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Macédoine du Nord, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Türkiye et Ukraine

⁶ 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

⁷ Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay

⁸ 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.

escomptés de la réduction à zéro des émissions nettes sur les plans environnemental, social et économique. Il a insisté sur l'intensification du Programme ACT-SAF et du Programme ACT-CORSIA de l'OACI, et appelé à continuer d'intensifier et d'accélérer l'assistance technique, tous les États et l'ensemble du secteur étant encouragés à y contribuer. Il a exhorté à faire une priorité de la mise en service du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, afin de faciliter l'accès au financement pour les projets de décarbonation de l'aviation réalisés dans le monde, en favorisant une plus grande répartition géographique de la production de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.

16.34 Dans la note WP/396, le Honduras, au nom des États membres de la COCESNA, a souligné que la région était très vulnérable face aux changements climatiques, et mis en avant les activités de l'Alliance pour une aviation durable (ALAS), qui témoignaient du souhait commun des États d'Amérique centrale de promouvoir un système de transport aérien durable qui favorise la sécurité opérationnelle, la croissance économique, la qualité des services, l'efficacité et la protection de l'environnement. Il a insisté sur le besoin de coopération entre les États pour atteindre le LTAG, et demandé la coordination de la coopération bilatérale, multilatérale et Sud-Sud pour ce qui avait trait aux ressources techniques et financières allouées à la mise en œuvre de mesures visant à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation.

16.35 Dans la note WP/126, révision n°1, l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis et le Nigéria ont mis en évidence le rôle crucial des LCAF dans la promotion de la mise en œuvre du CORSIA, du LTAG et du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation. Ils ont prié instamment les SCS approuvés par l'OACI de soumettre sans délai les exigences du programme couvrant la certification des LCAF ; le CAEP, de donner la priorité aux SCS cherchant à obtenir une approbation conjointe pour les LCAF et les SAF, et d'appliquer des processus plus souples, y compris en termes de calendrier pour les candidatures des SCS. Les États membres ont aussi été instamment priés de soutenir activement le Groupe chargé de l'évaluation des programmes de certification de la durabilité (SCSEG) du CAEP, et de lui fournir les ressources nécessaires. Les États ont exhorté le Conseil de l'OACI à intensifier ses activités de communication afin d'informer de nouveaux programmes de certification de la durabilité candidats de la possibilité de présenter leur candidature à l'approbation du CORSIA, la priorité étant donnée aux programmes qui sollicitent une approbation à la fois pour les LCAF et les SAF.

16.36 Dans la note WP/458, le Venezuela, avec l'appui de 15 États membres⁹ de la CLAC, a souligné qu'il était urgent que l'OACI intensifie les activités d'assistance et de renforcement des capacités au profit des États aux fins d'adaptation aux effets des changements climatiques sur l'aviation. Il a décrit les risques découlant des phénomènes météorologiques extrêmes et de l'élévation du niveau des mers qui touchaient les infrastructures et les opérations aériennes. Il a demandé à l'OACI de réaliser des études sur les incidences des changements climatiques, d'élaborer des éléments indicatifs à l'appui de l'élaboration de plans d'adaptation de l'aviation fondés sur les risques, d'apporter aux États une assistance au renforcement des capacités et de les encourager à mettre en commun l'expérience acquise et les meilleures pratiques en matière de mesures d'adaptation.

16.37 Dans la note WP/279, révision n°1, le Conseil international des aéroports (ACI), le Brésil, l'Aviation Services Association (Association des services aériens – ASA World), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), avec le parrainage de la République dominicaine, le Kazakhstan et Trinité-et-Tobago, ont souligné l'importance de l'accès du secteur à une énergie suffisante, fiable, renouvelable et à faible intensité de carbone afin de répondre à la demande croissante, d'atteindre les objectifs de décarbonation de l'OACI et du secteur de l'aviation, et de permettre la mise en place de solutions de

⁹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay et Uruguay.

transport aérien durables à l'avenir. Ils ont exhorté à élaborer et mettre en œuvre des cadres facilitant le déploiement de projets d'énergie renouvelable et à faible intensité de carbone dans les aéroports, ainsi que les programmes connexes de renforcement des capacités et d'assistance technique, en proposant des modifications spécifiques de la résolution A41-21 de l'Assemblée.

16.38 Dans la note WP/382, révision n°1, le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), avec le parrainage de l'ACI, de l'IBAC et de l'ICCAIA, a réaffirmé le soutien du secteur du transport aérien au LTAG, au CORSIA et aux conclusions de la CAAF/3, et le soutien actif de l'OACI aux progrès continus vers ces objectifs climatiques. Il a précisé que, tant au niveau régional que national, les gouvernements devraient mettre en œuvre des politiques favorisant le déploiement de la technologie, l'amélioration des infrastructures, les solutions sobres en carbone, les SAF et la prise en compte des besoins de l'aviation dans les stratégies des gouvernements en matière d'hydrogène. Il a également mis en exergue le rôle du secteur de l'énergie, des institutions financières et des clients dans le soutien à la transition énergétique.

16.39 Dans la note WP/338, l'Association du transport aérien international (IATA), avec le parrainage de la République dominicaine, de la Malaisie et de Singapour, a pressé les États de lutter contre les conséquences involontaires des mandats d'incorporation de SAF récemment établis, qui augmentaient les coûts, créaient des distorsions sur le marché et compromettaient la capacité des compagnies aériennes de réclamer les bénéfices environnementaux. Elle a appelé à prendre des mesures politiques plus vigoureuses pour accélérer la production de SAF, et à intégrer une méthodologie de comptabilité et de déclaration des SAF globale et robuste afin de faciliter la réclamation des bénéfices environnementaux des SAF, conformément au CORSIA et à d'autres pratiques pertinentes recommandées à l'échelle internationale.

16.40 Dans la note WP/384, la Coalition internationale pour l'aviation durable (ICSA) a proposé des actions pour renforcer la capacité de l'OACI d'atteindre le LTAG, à savoir : entreprendre une analyse afin de proposer une trajectoire assortie d'objectifs intermédiaires en matière de CO₂, conformément aux objectifs de température de l'Accord de Paris ; actualiser la résolution A41-21 de l'Assemblée afin de reconnaître que les émissions autres que le CO₂ représentent une part importante du réchauffement climatique net dû à l'aviation internationale ; favoriser les travaux qui font progresser la science, la définition d'objectifs et le renforcement de l'atténuation ; ainsi qu'élaborer une trajectoire intégrée des effets des émissions de CO₂ et autres que le CO₂ à l'horizon 2050.

16.41 Le Comité a pris acte des notes d'information suivantes : WP/570 et WP/573, présentées par la Chine ; WP/517 et WP/518, présentées par l'Italie ; WP/303, présentée par le Kazakhstan ; WP/579, présentée par la Malaisie ; WP/490, présentée par la Norvège ; WP/57, présentée par Oman ; WP/575, présentée par l'Arabie saoudite ; WP/565, présentée par la Türkiye ; WP/366 et WP/368, présentées par le Danemark au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL ; WP/554, présentée par l'Indonésie et le Timor-Leste ; WP/131, présentée par l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis et le Nigéria ; WP/121, présentée par l'Uruguay, avec l'appui de 18 États membres de la CLAC ; WP/560, présentée par l'ACI ; WP/339, présentée par l'IATA ; WP/491, présentée par l'ICCAIA ; WP/385, présentée par l'ICSA ; WP/274, présentée par l'Association latino-américaine et caribéenne du transport aérien (ALTA).

16.42 Le Comité a salué les progrès importants réalisés depuis la dernière Assemblée, notamment l'adoption du Cadre mondial de l'OACI par la CAAF/3 et l'approbation de la Feuille de route de l'OACI par le Conseil. Il a également tenu compte de l'élaboration en temps opportun de la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR) et de l'importance des progrès accomplis dans le cadre de l'initiative relative aux plans d'action des États, des événements liés à l'état des lieux du LTAG et des outils de suivi à cet égard. Le Comité a rappelé la dimension collective du LTAG et la vision ambitieuse

mondiale, qui n'impose aucune obligation ni aucun engagement spécifique aux États en matière de réduction des émissions. Il a souligné l'importance de la transparence du LMR et de la mise à jour régulière des plans d'action des États, et a invité les États à prendre des mesures politiques appropriées pour contribuer aux progrès vers la réalisation du LTAG. Le Comité a également souligné la nécessité que l'OACI continue de surveiller les progrès réalisés dans le cadre des quatre composantes de la Feuille de route de l'Organisation.

16.43 Le Comité a rappelé que les critères de durabilité du CORSIA, la certification de la durabilité et la méthodologie d'évaluation des émissions durant le cycle de vie utilisée pour les carburants admissibles CORSIA devraient servir de base commune pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation internationale, soulignant l'importance de faciliter l'intensification de leur production dans toutes les régions. À cet égard, il a encouragé les États à participer davantage aux activités de l'OACI visant à accélérer l'analyse et l'approbation des valeurs pendant le cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant, ainsi que la certification de leur durabilité, dans le cadre d'une approche harmonisée à l'échelle mondiale, tout en mettant en avant l'importance d'une méthodologie de comptabilisation et de déclaration des SAF globale et robuste.

16.44 En ce qui concerne les questions liées aux LCAF, tout en sachant qu'il n'existe actuellement aucun programme de certification de la durabilité (SCS) pour les LCAF, le Comité a souligné l'importance d'accélérer l'évaluation et l'approbation par l'OACI de nouveaux SCS pour les carburants admissibles CORSIA (SAF et LCAF), comme demandé par la Conférence CAAF/3, en vue de faciliter une participation plus large des États, sans exclure aucune source ou filière de carburant, matière première ou technologie particulière, et, à ce sujet, a fait valoir le besoin en procédures d'évaluation rapides et souples, tout en veillant à ce que la conformité aux obligations du CORSIA ne soit pas compromise. Le Comité a également encouragé les États à participer aux travaux techniques de l'OACI liés aux LCAF, et a souligné l'importance de mieux faire connaître les mesures nécessaires pour mettre au point et utiliser des LCAF, en veillant à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

16.45 Le Comité a pris acte des progrès accomplis en matière de soutien à la mise en œuvre et de financement des mesures de décarbonation de l'aviation. Il a salué les contributions volontaires et les progrès réalisés dans le cadre du programme ACT-SAF de l'OACI, tout en encourageant tous les États et toutes les parties prenantes à participer au programme et à continuer de fournir des ressources supplémentaires, et il a demandé à l'OACI de continuer à étendre ses activités en fonction de ce que les ressources permettent. Dans un deuxième temps, le Comité a demandé à l'OACI de s'appuyer sur les programmes ACT-SAF et ACT-CORSIA pour créer un programme ACT-LTAG comprenant d'autres mesures de décarbonation de l'aviation, tout en prenant note des incidences financières connexes. Il s'est félicité du lancement récent de la plateforme Finvest de l'OACI, notamment de la collaboration avec l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), et a demandé sa mise en service complète. Le Comité a également rappelé l'importance des initiatives et des plateformes régionales pour appuyer la mise en œuvre des mesures de décarbonation de l'aviation et en assurer le financement.

16.46 En ce qui concerne l'examen de la mise en place d'une initiative ou d'un mécanisme de financement de l'action climatique sous l'égide de l'OACI, comme l'avait demandé l'Assemblée lors de sa dernière session, le Comité est convenu de l'urgence et de l'importance d'accroître le financement des mesures de décarbonation de l'aviation et a demandé au Conseil de prendre des mesures immédiates pour mettre en œuvre les recommandations à court terme énoncées à l'appendice G de la note WP/25, lesquelles visent à renforcer le cadre et les dispositifs existants en matière de financement et d'initiatives de financement, dans le but de continuer à faire avancer la réalisation et la mise en œuvre du LTAG et du Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, en particulier pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Le Comité a également demandé au

Conseil de mettre en place un axe de travail pour identifier les besoins et les déficits de financement et étudier les options de financement à long terme décrites à l'appendice G de la note WP/25, notamment leur faisabilité, et de faire rapport à la 43^e session de l'Assemblée de l'OACI.

16.47 Le Comité a largement appuyé la poursuite des activités de l'OACI en matière d'adaptation aux changements climatiques. Il a souligné l'importance des travaux menés par l'OACI, en coopération avec les États et les organisations internationales et organismes des Nations Unies compétents, pour déterminer les incidences potentielles des changements climatiques sur les vols internationaux et les infrastructures connexes ainsi que les mesures d'adaptation possibles pour faire face à ces incidences. À cet égard, le Comité a noté l'importance des travaux du CAEP sur ce sujet, notamment le Rapport de synthèse sur l'adaptation au climat de l'OACI récemment actualisé et l'évaluation des incidences financières des changements climatiques faisant partie de la méthodologie de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG, et il a encouragé le Conseil à élaborer d'autres éléments indicatifs et initiatives d'assistance visant à faciliter l'élaboration par les États de plans d'adaptation de l'aviation aux changements climatiques, tout en notant les ressources limitées dont dispose le Secrétariat pour poursuivre ces objectifs. Le Comité a encouragé les États à continuer de collaborer afin de partager leurs expériences en matière de mesures d'adaptation de l'aviation aux changements climatiques.

16.48 En ce qui concerne les émissions autres que le CO₂ produites par l'aviation internationale, le Comité a pris acte des progrès accomplis depuis la dernière session de l'Assemblée, notamment la tenue du Symposium de l'OACI sur les émissions de l'aviation autres que le CO₂ et la création du groupe de coordination sur les émissions autres que le CO₂ au sein du CAEP. Il a demandé à l'OACI de continuer à servir de forum permettant d'améliorer la compréhension scientifique des incidences de l'aviation sur le climat au-delà des émissions de CO₂, y compris les incidences financières de mesures éventuelles. Notant les incertitudes importantes qui subsistent sur ce sujet, de nombreux États n'ont pas appuyé la poursuite des travaux visant à mettre en place des mesures pour faire face à ces incidences.

16.49 Le Comité a pris acte des préoccupations exprimées concernant les prélèvements et les taxes liés aux émissions de l'aviation internationale, qui ont également été soulevées au titre du point 17 de l'ordre du jour, « Protection de l'environnement – CORSIA », dans la note WP/295, présentée par l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) au nom de 21 États arabes, la note WP/122, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains, et la note WP/322, présentée par l'IATA, ainsi qu'au titre du point 26 de l'ordre du jour, « Développement économique du transport aérien », dans la note WP/181, présentée par les États-Unis, et la note WP/267, présentée par l'IATA.

16.50 À cet égard, le Comité a prié instamment l'OACI et ses États membres à promouvoir la prise en compte des efforts et des réalisations de l'OACI en matière de décarbonation de l'aviation internationale, et à exprimer une préoccupation claire au sujet des propositions visant à utiliser l'aviation internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes destinées au financement de la lutte contre les changements climatiques dans d'autres secteurs afin de veiller à ce que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de recettes, notamment en assurant la coordination avec les représentants des gouvernements concernés et les délégations nationales auprès des organes compétents des Nations Unies et des organisations internationales. Le Comité a aussi demandé à l'OACI de poursuivre sa coopération avec d'autres organes des Nations Unies et organisations internationales, et de leur fournir des contributions pertinentes, en vue de veiller à ce que l'OACI joue un rôle moteur dans toutes les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques.

16.51 En ce qui concerne le projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/27, le Comité a examiné et approuvé les modifications supplémentaires suivantes :

- a) ajout du paragraphe 16 *quater* du dispositif sur l'établissement du Programme ACT-LTAG de l'OACI, libellé comme suit :

16 *quater*. Demande au Conseil de faire du Programme ACT-LTAG un cadre structuré et détaillé destiné à soutenir l'élaboration et l'actualisation des plans d'action des États afin de contribuer volontairement au LTAG, en s'appuyant sur des initiatives existantes telles que les programmes ACT-CORSIA et ACT-SAF, et en collaboration avec les initiatives et plateformes régionales afin de fournir un soutien ciblé et pratique adapté aux besoins particuliers des États, dans l'esprit de l'objectif Aucun pays laissé de côté ;

- b) reconnaissance de la contribution des aéroports à la décarbonation dans le préambule existant et les paragraphes du dispositif relatifs aux aéroports, comme suit :

Se félicitant de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017, en mai 2019, en novembre 2021 et en avril 2024 et ~~sachant le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de nouvelles sources d'énergie pour le transport aérien,~~ le rôle crucial que jouent les aéroports dans l'utilisation et la distribution d'énergies plus propres au service de la décarbonation du transport aérien en soutien au LTAG, ainsi que l'importance de la résilience des aéroports,

25.c) *Demande* aux États : d'élaborer et de mettre en œuvre des cadres qui facilitent la réalisation de projets de décarbonation dans les aéroports, tels que le stockage et les infrastructures énergétiques, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement, notamment des pratiques relatives à la planification, au développement, à l'exploitation et à la maintenance des aéroports ;

26.c) *Demande* au Conseil : de continuer à ~~fournir~~ faciliter le renforcement des capacités et la prestation d'une assistance technique, et à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre aéroports ;

16.52 Le Comité est convenu de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

Résolution 16/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

Soulignant de nouveau le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 7 « *Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable* », l'ODD 9 « *Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation* » et l'ODD 13 « *Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions* »,

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC),

Considérant que le rapport spécial ~~et les rapports d'évaluation~~ du GIEC ~~reconnaissaient~~ *reconnaissait* que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone, ~~et considérant~~ la nécessité pour l'Organisation de continuer d'offrir un cadre pour l'amélioration des connaissances scientifiques sur les incidences de l'aviation sur le climat et l'examen des mesures qui permettraient de les atténuer. ~~L'Organisation actualisera les informations contenues dans le rapport spécial du GIEC,~~

Prenant acte que les émissions de l'aviation internationale continuent de représenter moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, et qu'elles continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien, à moins que des mesures de réduction des émissions ne soient prises,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

Considérant que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques,

Considérant que le Pacte de Glasgow pour le climat, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en novembre 2021, *réaffirme* l'objectif mondial à long terme de contenir la hausse de la température moyenne dans le monde à bien moins de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, constatant que cela réduirait considérablement les risques et les effets des changements

climatiques, et que le Pacte de Glasgow note aussi que les effets des changements climatiques seraient beaucoup plus faibles avec une augmentation de température de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et s'engage à poursuivre les efforts visant à limiter la hausse de la température à 1,5 °C,

Considérant les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37^e session en 2010 et réaffirmés à ses 38^e, 39^e, et 40^e et 41^e sessions en 2013, 2016, et 2019 et 2022, respectivement, qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020,

~~Rappelant Prenant acte de l'ampleur du travail mené~~ les travaux d'envergure menés par l'OACI pour étudier la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

~~Considérant le processus d'échange d'informations et de consultation sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, y compris l'état des lieux de l'OACI sur la réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation, et l'organisation de Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) et de la Réunion de haut niveau concernant la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, depuis la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI,~~

Sachant que le *Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale*, qui contient une évaluation de la faisabilité technique, au niveau mondial, de divers scénarios de réduction des émissions de CO₂ du secteur aérien, a servi ~~sert~~ de base à l'examen et à l'adoption, à la 41^e session de l'Assemblée en 2022, de ~~est~~ l'objectif mondial ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050, à l'appui de la cible de température de l'Accord de Paris, compte tenu du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer au LTAG en respectant son propre calendrier national,

Reconnaissant que les objectifs mondiaux ambitieux pour le secteur de l'aviation internationale relatifs à une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant et au maintien des émissions nettes de carbone de 2020 au même niveau ne débouchent pas sur le niveau de réduction nécessaire pour réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et que des objectifs plus ambitieux sont nécessaires pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réaliser un objectif à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050,

Considérant la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR), élaborée par le Conseil avec la contribution technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ en vue de la réalisation du LTAG, y compris les réductions effectuées et à venir de ces émissions et les incidences financières des efforts déployés pour l'atteinte de cet objectif, les répercussions sur le

développement du secteur, ainsi que les incidences financières des changements climatiques sur l'aviation internationale,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* ses principes en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales,

Reconnaissant aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

Reconnaissant *Comprenant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris,

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie, des carburants d'aviation durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions, et une évolution éventuelle des normes et pratiques recommandées (SARP),

Prenant acte des progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960, *tout en observant* un volume inédit de technologies nouvelles et d'innovations propices à une transition verte de l'aviation,

~~*Prenant acte de l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des avions par le Conseil en mars 2017, et de la nécessité de tenir cette norme à jour en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs,*~~

Reconnaissant *Sachant* la nécessité d'actualiser et d'élaborer en temps utile des SARP pertinentes de l'OACI relatives à l'environnement et des orientations visant les nouvelles technologies avancées d'aéronef, selon qu'il convient,

Se félicitant de la norme de certification en matière d'émissions de CO₂ pour les avions la plus récente, qui a été recommandée par le CAEP, et de la nécessité de tenir cette norme à jour en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs,

Reconnaissant *Constatant* les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

Reconnaissant *Sachant* que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO₂ des aéronefs,

Accueillant avec satisfaction l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et du Bloc 1, et les résultats de l'analyse mondiale de l'efficacité horizontale et verticale des vols,

Se félicitant de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017, en mai 2019, et en novembre 2021, et en avril 2024 et *sachant le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de nouvelles sources d'énergie pour le transport aérien*, le rôle crucial que jouent les aéroports dans le déploiement et la distribution d'énergies plus propres au service de la décarbonation du transport aérien en soutien au LTAG, ainsi que l'importance de la résilience des aéroports,

Notant que la première Conférence sur l’aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/1) a approuvé l’utilisation de carburants d’aviation durables, notamment l’utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l’aviation, et que le ~~Notant aussi que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l’OACI pour les carburants d’aviation alternatifs (GFAAF) établi par la Conférence CAAF/1 a été intégré dans les outils OACI de suivi des mesures en faveur de l’énergie propre où il est rendu compte des progrès réalisés, notamment du nombre croissant de procédés de conversion du carburant et d’aéroports distribuant ces carburants au service d’un plus grand nombre de vols commerciaux,~~

Notant en outre que la deuxième Conférence sur l’aviation et les carburants alternatifs en octobre 2017 (CAAF/2) a adopté une série de recommandations et approuvé un mécanisme de déclaration, y compris la Vision de l’OACI sur les carburants d’aviation durables pour 2050, en tant que moyen ambitieux évolutif de remplacement d’une proportion importante de carburants d’aviation par des carburants d’aviation durables d’ici 2050, et *notant* aussi la nécessité de mettre à jour cette vision pour y inclure une proportion quantifiée de ces carburants à utiliser d’ici à 2050,

~~*Reconnaissant Sachant*~~ que la faisabilité technologique de carburants d’aviation durables interchangeables, de carburants d’aviation à moindre émission de carbone et d’autres énergies plus propres pour l’aviation est prouvée, que ces carburants devraient avoir la plus grande incidence sur la réduction des émissions de CO₂ de l’aviation d’ici à 2050 et que leurs effets devraient continuer de se faire fortement sentir au-delà de 2050, ~~selon le rapport de l’OACI sur le LTAG, et que l’introduction de politiques appropriées et d’incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,~~

Sachant les innovations qui sont constamment apportées aux carburants interchangeables, par exemple les carburants d’aviation durables (SAF) et les carburants d’aviation à moindre émission de carbone (LCAF), pour réduire les émissions de CO₂ de l’aviation, et *accueillant avec satisfaction* le développement de nouveaux carburants et de sources d’énergie plus propres pour l’aviation, notamment l’utilisation d’hydrogène et d’électricité renouvelable,

~~*Reconnaissant Sachant*~~ la nécessité d’élaborer ces carburants et de les utiliser d’une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que les progrès réalisés dans l’harmonisation des approches de la durabilité, y compris ~~*Reconnaissant*~~ que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et la méthode d’évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants, qui sont développés et mis à jour dans le cadre des activités de mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA) et qui devraient servir de base reconnue pour l’admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisés dans l’aviation internationale,

Se félicitant de l’adoption du Cadre mondial de l’OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l’aviation, y compris la Vision ambitieuse mondiale, à la troisième Conférence sur l’aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), en novembre 2023, lequel vise à faciliter la mise en place et l’utilisation à l’échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l’aviation en apportant à toutes les parties prenantes plus de clarté, de cohérence et de prévisibilité quant aux politiques, aux réglementations, à l’appui à la mise en œuvre, au financement et aux investissements nécessaires, de manière que tous les États aient la possibilité de contribuer aux réductions d’émissions grâce à ces énergies plus propres et d’en tirer parti ~~*Reconnaissant la nécessité d’examiner et de faciliter l’accès du secteur de l’aviation civile à des énergies renouvelables, notamment par le biais de sa coopération à l’initiative Énergie durable pour tous, comme contribution de l’Organisation à l’ODD 7 « Garantir l’accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable »,*~~

Se félicitant également de l’approbation par le Conseil, en juin 2024, de la Feuille de route de l’OACI relative à la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG, un document de suivi évolutif

permettant de s'assurer que les progrès sont équilibrés entre les quatre composantes interdépendantes que sont la politique et la planification, le cadre réglementaire, le soutien à la mise en œuvre et le financement,

Rappelant que la résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe des résolutions A38-18, A39-2, ~~et A40-18~~ et A41-21 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente résolution,

Notant qu'une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI et une courbe de coût marginal de réduction (MAC),

Accueillant avec satisfaction le fait qu'en juillet ~~2025~~2022, ~~150~~ 133-États membres représentant plus de ~~9998~~ % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

Sachant qu'il est nécessaire de développer et d'actualiser davantage les plans d'action des États, notamment de quantifier les retombées de la réduction des émissions de CO₂ au moyen d'outils pratiques, en vue d'une aviation et d'une infrastructure durables en mettant l'accent sur les innovations axées sur l'environnement,

~~*Reconnaissant*~~ *Constatant* les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

Affirmant qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

~~*Reconnaissant*~~ *Sachant* l'assistance fournie par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations pour faciliter les mesures prises par les États membres en vue de réduire les émissions de l'aviation, ainsi que de rechercher constamment des partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Accueillant avec satisfaction les progrès réalisés dans le cadre ~~le lancement~~ du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir ~~le~~ l'intensification à l'échelle mondiale du développement et ~~le~~ du déploiement des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, ~~compte tenu de l'importance de l'établissement de partenariats, d'initiatives et d'une coopération internationale entre les États et les parties prenantes concernées, conformément à l'initiative~~ *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

Sachant la nécessité d'investir jusqu'à 3 200 milliards USD dans la production d'énergies plus propres pour l'aviation jusqu'en 2050 et d'effectuer des investissements supplémentaires à l'appui d'autres mesures de réduction des émissions de CO₂, notamment des améliorations liées aux technologies et à l'exploitation des aéronefs, selon le rapport sur le LTAG, et *se félicitant* d'initiatives telles que le Programme ACT-SAF et le Pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, qui visent à accélérer le développement et à favoriser l'accès à des capacités d'investissement public et privé et à du financement provenant

d'institutions financières, pour les projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, particulièrement dans les pays en développement et les États qui ont des besoins particuliers;

Sachant que le Conseil envisage la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en réglant les éventuelles difficultés financières, institutionnelles et juridiques, comme l'a demandé l'Assemblée de l'OACI à sa 41^e session.

Sachant que, selon les derniers rapports du GIEC, des progrès concernant la planification et la mise en œuvre de l'adaptation aux changements climatiques ont été observés dans tous les secteurs et dans toutes les régions, mais qu'ils sont encore inégalement répartis, plusieurs lacunes en matière d'adaptation ayant été observées, notamment des vulnérabilités potentielles dans des infrastructures de transport clés comme les systèmes et infrastructures de l'aviation internationale ; leurs normes de conception devraient ainsi dûment prendre en considération les impacts et les risques climatiques prévus,

Sachant qu'il est nécessaire d'avoir des conditions propices à la mise en œuvre de mesures d'adaptation aux changements climatiques à long terme, en particulier pour les parties vulnérables du système et de l'infrastructure de l'aviation, ce qui rehausserait le niveau de préparation du secteur de l'aviation internationale aux phénomènes climatiques extrêmes et perturbateurs prévus,

Sachant l'importance des travaux entrepris par l'OACI, en coopération avec les États et les organismes des Nations Unies et les organisations internationales compétents, pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante, ainsi que les options recensées des mesures d'adaptation,

~~Reconnaissant~~ *Constatant* les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration et la mise à jour périodique du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la résolution ~~A42-xx~~A41-20, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la résolution ~~A42-xx~~A41-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSLA)*, remplace les résolutions ~~A41-20, A41-21 et A41-22~~A40-17, ~~A40-18 et A40-19~~ et constitue l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes en cas de besoin, englobant solutions techniques et mesures basées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;

- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère :*

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour promouvoir l'information sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

4. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

5. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et en place, tout en tenant compte aussi de l'objectif ambitieux mondial à long terme évoqué dans le paragraphe 7 ci-dessous ;

7. *Décide* en outre qu'au-delà de l'objectif ambitieux mondial à long terme évoqué au paragraphe 6 ci-dessus, l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible de température de l'Accord de Paris, en tenant compte du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national ;

8. *Tout en notant* que l'objectif LTAG représente un objectif ambitieux mondial et collectif, et qu'il n'impose aucune attribution d'obligations ou d'engagements particuliers sous forme d'objectifs nationaux de réduction des émissions, *prie instamment* chaque État de contribuer à l'atteinte de l'objectif en prenant en compte les dimensions sociales, économiques et de durabilité de l'environnement et en adaptant ses efforts à sa situation propre ;

8 bis. *Souligne* la nécessité de développer et d'utiliser à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, qui devraient représenter la part la plus importante des réductions d'émissions de CO₂ de l'aviation qui contribueront à la réalisation du LTAG, *et décide* que l'OACI et les États membres s'efforceront de réaliser une vision ambitieuse mondiale et collective en vue de réduire de 5 % les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici 2030 en utilisant des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation (par rapport à un taux nul d'utilisation d'énergie plus propre). Dans cette optique, les circonstances particulières et les capacités respectives de chaque État détermineront sa capacité à contribuer à la Vision dans les délais qui lui sont impartis, sans qu'aucune obligation ni aucun engagement spécifique ne soit attribué à aucun État sous la forme d'objectifs de réductions des émissions ;

9. *Demande* au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, d'appliquer la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR) afin d'évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ en vue de réaliser le LTAG ; cette méthode s'appuie sur les informations provenant de l'État des lieux annuel de l'OACI sur le LTAG, des outils de suivi de l'Organisation, des plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et d'autres sources d'information, y compris le suivi des progrès réalisés en ce qui concerne les moyens d'appui à la mise en œuvre et le financement. La méthode LMR s'appuie également sur le suivi et l'examen de la Vision ambitieuse mondiale et du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, notamment dans le cadre de l'État des lieux annuel de l'OACI sur le LTAG et de la tenue de la Conférence CAAF/4 en 2028 au plus tard, en vue d'actualiser l'ambition sur la base de l'évolution des marchés dans toutes les régions. À cet égard, le Conseil présentera les modifications qui, à des fins d'actualisation, doivent être apportées à la méthode LMR, pour examen à la 43^e session de l'Assemblée ; ~~de suivre régulièrement les progrès de mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures permettant l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme, notamment par les moyens suivants : le processus d'état des lieux environnemental de l'OACI ; l'examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables ; d'autres évaluations de la réduction des émissions de CO₂ et les incidences de coût du changement climatique sur l'aviation internationale, les régions et les pays, en particulier les pays en développement, les effets sur l'évolution du secteur ; ainsi que les incidences financières des efforts en vue de réaliser le LTAG ; le suivi de l'information provenant des plans d'action des États relativement à la réduction des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ; et les moyens de mise en œuvre. À cette fin, le Conseil examinera les méthodologies nécessaires du suivi des progrès et en rendra compte lors d'une session ultérieure de l'Assemblée de l'OACI ;~~

9 bis. *Demande* au Conseil de poursuivre le suivi et l'actualisation de la Feuille de route de l'OACI relative à la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG, un document évolutif, tout en s'assurant que les progrès sont équilibrés entre les quatre composantes interdépendantes que sont la politique et la planification, le cadre réglementaire, le soutien à la mise en œuvre et le financement ;

10. *Encourage en outre* tous les États à soumettre à l'OACI et à mettre à jour des plans d'actions volontaires portant sur une réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, soulignant leurs politiques, actions et feuilles de route respectives, notamment les projections à long terme ;

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2027 2024 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux et la Vision ambitieuse mondiale ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique en vue de la mise en œuvre de ces mesures afin que l'OACI puisse adapter les mesures de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre aux besoins des États, notamment en facilitant l'accès au financement ;

12. *Encourage* les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux mondiaux et à la Vision ambitieuse mondiale et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin ~~2027~~2024, notamment au moyen d'activités de coopération et d'assistance portant sur l'identification de sources de financement possibles de la décarbonation de l'aviation en coopération avec les institutions financières et autres organisations pertinentes, afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

14. *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ ;

14 bis. *Demande expressément* au Conseil de mener, avec la contribution technique du CAEP, une étude des systèmes de comptabilisation des carburants de l'aviation internationale actuellement utilisés sur le marché ouvert. Cette étude comporterait une analyse préliminaire de la notion d'achat et réclamation, afin d'en évaluer la pertinence et la facilité d'application, et tiendrait compte des faits nouveaux survenus dans d'autres organismes des Nations Unies, y compris en ce qui concerne l'article 6 de l'Accord de Paris. Elle viserait à mieux comprendre ces systèmes et concepts de comptabilisation et à recenser des domaines qui pourraient être analysés plus avant. Ce travail peut contribuer à définir le rôle que l'OACI pourrait jouer à l'appui de ces systèmes, le cas échéant, en vue de faciliter l'accès aux avantages environnementaux présentés par les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation internationale, et de veiller à l'intégrité environnementale, afin de favoriser, sans décourager, la production mondiale de ces carburants, en particulier dans les pays en développement ;

15. *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

16. *Tout en reconnaissant* qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO₂ provenant de toutes les sources *et en soulignant* qu'il convient d'affecter des ressources financières importantes pour que la transition vers les énergies propres et le LTAG deviennent réalité, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC et d'autres processus pertinents, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

16 bis. *Reconnaît* que la réalisation du LTAG passe par un programme solide, ciblé et adapté de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre, et que l'OACI, le secteur, les milieux universitaires et les autres parties prenantes concernées doivent conjuguer leurs efforts pour le mettre en œuvre, sans oublier que les États et les régions ne sont pas tous dans la même situation, et en veillant à ce que leurs actions cadrent avec l'objectif *Aucun pays laissé de côté* ;

16 *ter*. Demande au Conseil de poursuivre la mise en œuvre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir le développement et l'utilisation à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, notamment :

- a) d'offrir des orientations et des activités de formation, entre autres pour l'élaboration des politiques nationales ;
- b) d'échanger les meilleures pratiques, y compris dans le cadre de séminaires de l'OACI et au moyen de ses outils de suivi ;
- c) de faciliter les partenariats, le partage du savoir et la coopération technique entre les participants au Programme ACT-SAF ;
- d) de promouvoir le transfert volontaire de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, ce qui comprend les compétences techniques, la fabrication, le traitement et l'équipement ;
- e) d'appuyer la réalisation d'études de faisabilité et de mise en œuvre fonctionnelle ;
- f) d'accélérer l'élaboration de projets visant expressément à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation (par exemple accélérer les évaluations de la durabilité réalisées par les projets axés sur les carburants d'aviation durables), y compris dans le cadre du Programme de coopération technique, ce qui pourrait également faciliter l'accès des projets au financement au titre du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI, mentionné à l'alinéa c) du paragraphe 18 ci-dessous ;
- g) d'inciter davantage les États et les autres parties prenantes à affecter volontairement des ressources supplémentaires au Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI afin d'appuyer les activités susmentionnées dans le cadre du Programme ACT-SAF, et *prie instamment* les États et les autres parties prenantes d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds ;
- h) d'élargir le Programme ACT-SAF afin de soutenir la mise en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions (concernant, par exemple, la technologie aéronautique, l'exploitation et les infrastructures) sous la forme d'un programme ACT-LTAG.

16 *quater*. Demande au Conseil de faire du Programme ACT-LTAG un cadre structuré et détaillé destiné à soutenir l'élaboration et l'actualisation des plans d'action des États afin de contribuer volontairement au LTAG, en s'appuyant sur des initiatives existantes telles que les programmes ACT-CORSIA et ACT-SAF, et en collaboration avec les initiatives et plateformes régionales, afin de fournir un soutien ciblé et pratique adapté aux besoins particuliers des États, dans l'esprit de l'objectif *Aucun pays laissé de côté* ;

17. *Prend note* du fait que des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme. *Note également* que des investissements considérables de la part des États sont requis, en fonction de leurs contextes particuliers, et que différentes modalités ou mécanismes de financement possibles pourraient être mis en place par l'OACI en complément aux activités susmentionnées de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre, afin de faciliter l'appui au financement et à l'investissement en vue d'assurer la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation ;

18. *Demande au Conseil :*

- a) de renforcer les contacts et d'établir des réseaux et des dialogues structurés entre les États membres et la communauté financière internationale et les autres parties prenantes concernées, y compris les institutions financières publiques et privées, les investisseurs et les assureurs, ainsi que les Nations Unies et d'autres fonds et instruments d'investissement internationalement reconnus, afin de les informer des besoins financiers nécessaires à la réalisation du LTAG, notamment en ce qui concerne les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, et de recenser et de promouvoir des possibilités de financement de projets liés à la décarbonation de l'aviation, en particulier pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers ;
- b) de promouvoir auprès des États les critères de durabilité de l'OACI, qui servent de base reconnue pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation utilisés dans l'aviation internationale et de les encourager à les appliquer, afin d'accorder la priorité au financement des projets liés aux énergies plus propres pour l'aviation et de le rendre plus accessible ;
- c) de poursuivre l'opérationnalisation du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI afin de faciliter l'accès aux possibilités d'investissement public et privé et au financement offert par des institutions financières, au bénéfice des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale dans la perspective de la réalisation du LTAG, en prêtant une attention particulière aux SAF, aux LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, particulièrement dans les pays en développement et les États qui ont des besoins particuliers, notamment au moyen des mesures suivantes :
 - 1) créer une plateforme pour rapprocher des projets sur la décarbonation de l'aviation et d'éventuels investisseurs publics et privés, qui comprendrait une fonctionnalité de « mise en relation », permettant ainsi aux investisseurs de recenser des projets et de les évaluer, et établir des partenariats avec des plateformes de financement d'autres organisations, tout en veillant à ce que les critères techniques de l'OACI, par exemple les critères de durabilité, soient respectés ;
 - 2) collaborer avec différents acteurs pour analyser des mécanismes novateurs de financement et d'atténuation des risques, adaptés à la décarbonation de l'aviation, offrant des incitatifs à l'investissement et favorisant la collaboration entre acteurs pour mobiliser les ressources financières de manière efficace (par exemple en favorisant les partenariats public-privé) ;
 - 3) collaborer avec des institutions financières, comme les banques de développement, pour créer des profils pour le financement de projets à divers niveaux de maturité ;
 - 4) créer une base de données de sources de financement, assorties de leurs modalités et conditions, dans laquelle des concepteurs de projets pourraient puiser ;
 - 5) élaborer une trousse d'outils contenant des lettres d'intention (conditions de base pour satisfaire les investisseurs) pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation ;
- d) tout en reconnaissant l'urgence et l'importance qu'il y a à accroître le financement des mesures de décarbonation de l'aviation, prendre d'urgence des mesures pour appliquer les

recommandations à court terme énumérées à l'issue de l'examen réalisé par le Conseil des initiatives de financement de l'action climatique et mécanismes de financement possibles dans le cadre de l'OACI¹, en vue d'améliorer le cadre et les dispositifs existants en matière de financement et d'initiatives de financement pour contribuer davantage à faire progresser la réalisation du LTAG et la mise en œuvre du Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, particulièrement dans les pays en développement et les États qui ont des besoins particuliers ;

- e) mettre en place un axe de travail afin de déterminer les besoins et les déficits de financement et d'étudier les possibilités d'action concernant les options à long terme recensées à l'issue de l'examen réalisé par le Conseil des initiatives de financement de l'action climatique et mécanismes de financement possibles dans le cadre de l'OACI¹, y compris les questions de faisabilité, et d'en rendre compte à la 43^e session de l'Assemblée ;
- f) de continuer à assurer un suivi des progrès réalisés en ce qui concerne les moyens d'appui à la mise en œuvre et le financement, dans le cadre de la méthode LMR décrite au paragraphe 9 ci-dessus ;

18. — *Demande au Conseil :*

- ~~a) de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, telles que les banques de développement, relativement à des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, et encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin ;~~
- ~~b) d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de rendre compte à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI ;~~
- ~~e) les alinéas a) et b) qui précèdent complèteront un programme renforcé d'assistance technique et de coopération consacré à l'objectif ambitieux à long terme et axé sur le partage d'informations concernant les meilleures pratiques et la fourniture d'orientations, de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique. Bien que la mise en place par l'OACI du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT SAF) doive être saluée, il conviendrait de l'élargir afin de renforcer le soutien à la mise en œuvre des autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT LTAG de l'OACI (par exemple sur les technologies d'aéronefs, les améliorations opérationnelles, les changements d'infrastructure, les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation ;~~
- ~~d) encourager le transfert volontaire de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, afin de leur permettre d'adapter les technologies de dernier cri et de renforcer leur contribution à l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme ;~~
- ~~e) conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, prier instamment les États membres de l'OACI d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds pour l'environnement de l'OACI, afin de faire suite à des activités spécifiques de l'OACI sur le LTAG, notamment le Programme ACT SAF, qui vise à aider les pays en développement et~~

¹ Voir l'appendice G de la note A42-WP/25.

~~les États ayant des besoins particuliers. Les États sont également encouragés à élaborer des projets au titre du Programme de coopération technique de l'OACI.~~

19. *Demande* aux États de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le rapport d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

19 bis. *Demande au Conseil*, avec la contribution technique du CAEP, d'améliorer la compréhension scientifique et de se pencher sur les incertitudes pour ce qui est des incidences de l'aviation sur le climat, notamment en étudiant les moyens de quantifier les incidences éventuelles sur le climat des émissions de l'aviation autres que de CO₂ et les mesures technologiques et opérationnelles visant à les atténuer ;

20. *Demande au Conseil* :

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat, et l'adaptation des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale aux impacts et aux risques liés aux changements climatiques ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à divers programmes ;

21. *Invite* le Conseil et les États membres à collaborer avec les organisations pertinentes afin de réaliser les progrès les plus rapides dans la mise en œuvre des mesures de réductions du CO₂ dans le secteur de l'aviation (par exemple la technologie, l'exploitation et les carburants), en prenant note du fait que les effets potentiels les plus importants sur la réduction des émissions de CO₂ seront produits par les mesures relatives au carburant ;

22. *Encourage* le Conseil et les États membres à se tenir informés des technologies d'aéronef innovantes, des nouvelles formes d'exploitation favorisant la réduction des émissions, ainsi que des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation d'autres sources d'énergie plus propres cadrant avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, afin d'accélérer la certification et de faciliter l'élaboration et la mise à jour de SARP et d'éléments d'orientation pertinents de l'OACI comme il convient. L'OACI et ses États membres sont instamment priés de continuer à mener les activités relatives aux éléments d'un panier de mesures visant à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme notamment celles décrites aux paragraphes 23 à 28 ci-dessous ;

23. *Demande aux États :*

- a) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant de moins en moins de carburant et faciliter le renouvellement rentable de leur flotte par les constructeurs et les exploitants d'aéronefs, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- b) d'encourager et d'accélérer les investissements en recherche et développement d'un nouvel aéronef ne produisant aucune émission de CO₂ ;

24. *Demande aux États :*

- a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des avions, selon qu'il convient, en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs ;
- b) d'élaborer des SARP relatives à l'environnement et de les mettre à jour en temps voulu ainsi que des orientations pertinentes sur les nouvelles technologies aéronautiques de pointe comme il convient ;
- c) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

25. *Demande aux États :*

- a) de collaborer avec les fabricants, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports en vue d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne et d'exploitation au sol économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- c) d'élaborer et de mettre en œuvre des cadres qui facilitent la réalisation de projets de décarbonation dans les aéroports, tels que le stockage et les infrastructures énergétiques, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement, notamment des pratiques relatives à la planification, au développement, à l'exploitation et à la maintenance des aéroports ;
- d) d'envisager de réaliser une évaluation des risques climatiques afin de favoriser la prise en considération de mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques nationales sur le climat et les processus de planification, au regard des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale, selon qu'il convient ;

26. *Demande au Conseil :*

- a) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur

l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement ;

- b) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) continuer à ~~fournir~~ faciliter le renforcement des capacités et la prestation d'une assistance technique, et à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;
- d) de publier et de tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la Collection électronique de publications pratiques sur les aéroports respectueux de l'environnement ;
- e) d'encourager les États à réaliser un développement résilient au climat de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, ~~par la communication d'orientations et l'échange de pratiques optimales, et en mettant l'accent sur l'élaboration de politiques qui intègrent des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci pour faire progresser le développement durable de l'aviation ;~~

27. *Demande aux États :*

- a) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent la recherche, le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de ~~sources~~ SAF, de LCAF et autres ~~d'énergies plus propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF),~~ conformément à leurs circonstances nationales ;
- b) d'envisager le recours à des mesures incitatives ~~et à d'autres politiques~~ pour encourager la production et le ~~déploiement~~ l'utilisation à plus grande échelle de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des SAF et LCAF, sachant que des informations plus détaillées sont fournies à ce sujet dans les orientations de l'OACI, et qu'il est nécessaire d'envisager une combinaison de politiques éventuellement adaptée au contexte national ;
- c) de collaborer avec les parties prenantes concernées pour accélérer la recherche, la certification et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières et la certification de nouveaux aéronaves et moteurs utilisant exclusivement des SAF, afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production de carburants durables jusqu'à une échelle commerciale, notamment en encourageant et en favorisant les accords d'achat de SAF ou de LCAF et en encourageant la fourniture en temps voulu et les changements nécessaires aux infrastructures aéroportuaires et d'approvisionnement en énergie, en tenant compte du développement durable des États ;
- d) de reconnaître les critères de durabilité, la certification de la durabilité et la méthode d'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants, qui sont élaborés et mis à jour

dans le cadre des activités de mise en œuvre du CORSIA et qui devraient servir de base reconnue pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisés dans l'aviation internationale ~~les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;~~

- e) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants d'aviation pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller leur production à un niveau national ;

28. *Demande au Conseil :*

- a) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques dans le cadre de séminaires et d'activités de formation, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les SAF et les LCAF, ~~notamment dans le cadre du Programme ACT-SAF de l'OACI~~ dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir ~~le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF)~~ les outils OACI de suivi des mesures en faveur de l'énergie propre ;
- c) d'intensifier les efforts, avec la contribution technique du CAEP, en vue d'accroître le nombre de programmes de certification de la durabilité approuvés par l'OACI, dans toutes les régions, et d'accélérer la certification de la durabilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres admissibles conformément aux exigences du CORSIA, sans exclure aucune source de carburant, filière de production, matière première ou technologie particulière ; à cet égard, accélérer la mise en place et l'approbation de nouveaux programmes de certification de la durabilité, ainsi que l'analyse et l'approbation des valeurs tout au long du cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant ;
- d) ~~e)~~ de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des SAF, ~~et des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation~~ et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ~~et de la Vision ambitieuse mondiale~~ ;
- e) ~~d)~~ de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux SAF, ~~et aux LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation~~, et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- f) ~~e)~~ de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- g) ~~f)~~ continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation dans le cadre de l'application de la méthode LMR et du suivi et de l'examen de la Vision ambitieuse mondiale et du Cadre mondial de l'OACI (voir paragraphe 9 ci-dessus), et tenir la Conférence CAAF/4 au plus tard en 2028 en vue d'actualiser la Vision en fonction de l'évolution du marché dans toutes les régions ~~d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, dans le cadre du processus~~

~~d'état des lieux de l'OACI, et de convoquer la Conférence CAAF/3 en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et tenant compte des circonstances et des capacités nationales ;~~

29. *Demande* au Conseil de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face, et de tenir à jour et de rehausser les orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale ;

30. *Demande* au Conseil de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;

- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO₂, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;
- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.

— — — — —

Point 17 : Protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

17.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil au sujet de la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ainsi que les propositions du Conseil visant à actualiser la résolution A41-22 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* (WP/28). Douze autres notes de travail ont par ailleurs été présentées par des États et des observateurs, sous les numéros suivants (WP/) : 103, 112, révision n° 1, 114, 122, 219, 249, 263, 294, 295, 322, 382, révision n° 1, et 576.

17.2 Dans la note WP/28, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 41^e session de l'Assemblée en ce qui concernait le CORSIA, notamment l'actualisation des normes et des pratiques recommandées (SARP) y relatives et d'autres éléments de mise en œuvre pertinents, l'appui à la mise en œuvre fourni dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA), et l'examen périodique du Régime de 2025, estimant que la mise en œuvre du CORSIA était en bonne voie et se poursuivait comme prévu au moment de son adoption en 2016. Le Conseil a en outre présenté des propositions de révision de la résolution A41-22 de l'Assemblée, compte tenu des faits nouveaux intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée.

17.3 Dans la note WP/112, révision n° 1, la Chine a présenté sa position sur les mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, ainsi que ses vues sur l'importance des mesures basées sur le marché pour parvenir à la décarbonation de l'aviation internationale, en particulier le CORSIA. Elle a proposé que les niveaux de référence ajustés du CORSIA adoptés à la 41^e session de l'Assemblée soient révisés dans le cadre d'un examen périodique ultérieur incluant, outre la description objective des émissions de l'aviation internationale et de l'offre et de la demande de compensation, une

méthode employant un système d'indicateurs reposant sur les principes directeurs applicables à la conception et à la mise en œuvre de mesures basées sur le marché.

17.4 Dans la note WP/263, l'Inde a exposé ses vues sur le CORSIA, s'agissant en particulier de la nécessité d'élaborer des directives supplémentaires à l'intention des États sur les procédures à suivre pour les changements organisationnels complexes tels que les fusions, les scissions, les scissions-échanges et les acquisitions. Elle a proposé de prévoir des mécanismes de sauvegarde pour de tels cas afin de préserver la transparence et la cohérence concernant la comptabilisation des émissions et les obligations de compensation dans le cadre du CORSIA et d'améliorer le renforcement des capacités et la diffusion des meilleures pratiques en matière de déclaration des émissions au titre du CORSIA.

17.5 Dans la note WP/294, le Pakistan a présenté ses vues sur le CORSIA, en particulier à propos de l'application des niveaux de référence révisés et de ses possibles incidences économiques pour les pays en développement. Dans ce contexte, il a noté que les obligations de compensation entraîneraient des coûts supplémentaires pour les exploitants, en particulier pour l'achat de carburant admissible CORSIA (CEF) et d'unités d'émissions admissibles au CORSIA. Il a proposé de revoir les critères d'admissibilité des CEF en accroissant le nombre de matières premières acceptées, et d'élargir la liste des unités d'émissions admissibles en incluant les compensations générées dans le cadre du mécanisme de l'article 6.4. Un État a estimé que l'OACI a déjà des mécanismes pour évaluer les obligations relatives aux carburants admissibles CORSIA et aux unités d'émissions admissibles au CORSIA, et qu'il ne devrait pas y avoir de lien avec des mécanismes qui sortent du cadre de l'OACI.

17.6 Dans la note WP/219, le Qatar a souligné l'importance du CORSIA en tant que pierre angulaire de la politique mondiale sur le climat pour l'aviation internationale, en particulier le rôle des carburants et des unités d'émissions admissibles et l'intérêt de leur mise en œuvre effective. Il a aussi mis en avant le rôle crucial des États membres de l'OACI à l'appui de la mise en œuvre du CORSIA et proposé une série de mesures pour accroître la disponibilité des carburants et des unités d'émissions admissibles, notamment d'assurer la délivrance de lettres d'autorisation pour les unités d'émissions admissibles au CORSIA et d'éviter le double comptage et la double compensation entre le CORSIA et d'autres régimes.

17.7 Dans la note WP/103, les Émirats arabes unis (É.A.U.) ont exprimé leur soutien à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA et souligné la pertinence du Registre central du CORSIA (RCC) pour la communication des données relatives au Régime, tout en mentionnant certaines difficultés rencontrées dans la gestion du volume de données sur les émissions de CO₂, en particulier par les États comptant plusieurs exploitants. Ils ont présenté une proposition de plateforme numérique devant être élaborée par leurs soins, qui permettrait l'agrégation et la communication des données nationales sur les émissions, et offert leur assistance aux États désireux de mettre en œuvre des plateformes similaires.

17.8 Dans la note WP/295, l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), au nom de 21 États arabes², a présenté les points de vue de ses membres sur la mise en œuvre actuelle et future du CORSIA, réaffirmant le rôle du Régime comme seule mesure mondiale basée sur le marché pour agir à l'égard des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Elle a exprimé des préoccupations quant à l'émergence d'autres mesures basées sur le marché, au niveau régional ou unilatéral, et concernant des propositions tendant à imposer des taxes au secteur de l'aviation pour financer l'action climatique, ce qui nuirait à la mise en œuvre effective du CORSIA. Elle a également mis en avant la collaboration active des États membres de l'OAAC participant au CORSIA, le rôle du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour le CORSIA et la nécessité d'une approche coordonnée pour

² Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Irak, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Qatar, Somalie, Soudan, République arabe syrienne, Tunisie et Yémen.

assurer l’approvisionnement en unités d’émissions admissibles au CORSIA, y compris la délivrance de lettres d’autorisation.

17.9 Dans la note WP/122, la Commission africaine de l’aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États africains³, a exprimé l’attachement de ses membres à ce que le CORSIA continue d’être solidement appliqué en tant que seule mesure mondiale basée sur le marché pour l’aviation internationale. Elle a présenté les progrès accomplis dans la mise en œuvre du CORSIA par les États membres de la CAFAC, soulignant que le nombre d’États africains ayant adhéré volontairement au Régime n’avait cessé d’augmenter tout au long de la phase pilote et de la première phase. Elle a également abordé les problèmes que pourrait poser l’existence d’autres mesures basées sur le marché à l’échelle régionale et l’application de taxes ou de prélèvements qui imposeraient des exigences supplémentaires en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ou d’autres exigences chevauchantes, ce qui pourrait également engendrer une concurrence déloyale pour les exploitants d’aéronefs des pays en développement. Elle a exprimé son appui au Programme d’assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l’OACI) pour le CORSIA et insisté sur la nécessité de maintenir le soutien apporté aux États africains sur le plan du renforcement des capacités.

17.10 Dans la note WP/249, le Canada, le Costa Rica, le Ghana, la Guinée équatoriale, le Japon, le Kenya, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République de Corée, la République dominicaine, le Rwanda, la Conférence européenne de l’aviation civile (CEAC) et ses États membres⁴, et l’Union européenne et ses États membres⁵, avec le parrainage du Mexique, ont rendu compte des vues des membres de la Coalition sur l’ambition climatique pour l’aviation internationale (IACAC), notamment leur attachement au CORSIA comme seule mesure mondiale basée sur le marché pour l’aviation internationale. Ils ont pris acte des progrès notables accomplis dans la mise en œuvre du CORSIA depuis la 41^e session de l’Assemblée et encouragé tous les États membres de l’OACI à participer au Régime dès que possible. Ils ont également insisté sur la nécessité d’une collaboration efficace entre les autorités nationales compétentes pour l’établissement en temps voulu de l’attestation du pays hôte concernant les unités d’émissions admissibles au CORSIA.

17.11 Dans la note WP/382, révision n° 1, le Groupe d’action du transport aérien (ATAG), avec le parrainage du Conseil international des aéroports (ACI), du Conseil international de l’aviation d’affaires (IBAC) et du Conseil international de coordination des associations d’industries aérospatiales (ICCAIA), a réaffirmé le soutien du secteur du transport aérien au CORSIA en tant que seule mesure basée sur le marché s’appliquant aux émissions de CO₂ par l’aviation internationale, et estimé qu’il conviendrait d’éviter taxes et prélèvements. Il a salué l’importante contribution du Programme d’assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l’OACI) pour le CORSIA pour aider les États à mettre en œuvre le CORSIA.

³ 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, Maurice, Mauritanie, Maroc, 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.

⁴ Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Macédoine du Nord, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchèque, Türkiye et Ukraine.

⁵ 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.

17.12 Dans la note WP/322, l'Association du transport aérien international (IATA), avec le parrainage de la Malaisie, de la République dominicaine et de Singapour, a souligné que le CORSIA était un élément essentiel du panier de mesures visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et qu'il importait de le maintenir comme seule mesure mondiale basée sur le marché pour le secteur de l'aviation internationale, en évitant toute mesure unilatérale ou régionale du même ordre qui pourrait créer un chevauchement d'obligations réglementaires, ainsi que des taxes et prélèvements susceptibles d'alourdir le fardeau administratif et financier des exploitants d'aéronefs. Elle a encouragé un plus grand nombre d'États à participer au CORSIA afin d'accentuer sa couverture des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et à poursuivre sa mise en œuvre réussie. Elle a également insisté sur la nécessité pour les pays hôtes d'émettre des lettres d'autorisation afin d'augmenter l'offre d'unités d'émissions admissibles, de sorte que les exploitants d'aéronefs puissent s'acquitter de leurs obligations de compensation en vertu du CORSIA de façon rentable.

17.13 Le Comité a pris acte de la note WP/451, présentée par la Fédération de Russie, qui contient des propositions relatives à la mise en œuvre du CORSIA, notamment l'acceptation de la certification des LCAF par les organismes nationaux de certification de la conformité et la mise à jour de l'Annexe 16, volume IV et des documents pertinents de l'OACI tout au plus tous les trois ans, et qui fait état de la difficulté de respecter les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA pour les programmes d'unités d'émissions dont les caractéristiques et les paramètres sont définis par la législation nationale.

17.14 Le Comité a pris acte de la note d'information WP/114, où Cuba réaffirmait son soutien au CORSIA et à la poursuite du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour le CORSIA, et de la note d'information WP/576, présentée par la Malaisie, sur la mise en œuvre effective du CORSIA et la décarbonation de l'aviation.

17.15 Le Comité a pris acte des progrès substantiels accomplis, notamment de la mise en œuvre solide du CORSIA et de ses exigences en matière de surveillance, déclaration et vérification (MRV) des émissions de CO₂ par les États et les exploitants d'aéronefs, conformément aux normes et pratiques recommandées relatives à la mise en œuvre du CORSIA telles qu'elles figurent dans l'Annexe 16, Volume IV, de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et accueilli favorablement l'élaboration et l'actualisation en temps utile, par le Conseil, des éléments de mise en œuvre du CORSIA, notamment les carburants admissibles au CORSIA, les unités d'émissions admissibles au CORSIA et le Registre central du CORSIA. Le Comité s'est en outre félicité de la réussite continue du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI, grâce aux contributions et à la participation des États membres, et a demandé aux États de continuer de participer au programme et de l'appuyer.

17.16 Le Comité a noté qu'un État avait demandé que soient élaborées des orientations supplémentaires à l'intention des États concernant les procédures à suivre pour les changements organisationnels complexes tels que les fusions, les scissions, les scissions-échanges et les acquisitions dans le contexte de la conformité au CORSIA. Le Comité a également noté qu'il avait été précisé que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil avait élaboré des orientations initiales sur les questions liées à l'affectation du niveau de référence du CORSIA et au calcul des obligations de compensation en cas de fusions-acquisitions d'exploitants d'aéronefs. Le Comité a déclaré approuver la marche à suivre proposée, à savoir que le CAEP prendrait dûment en considération d'autres situations possibles afin d'élaborer de nouvelles orientations sur cette question, en vue de leur incorporation à de prochaines éditions du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV.

17.17 Le Comité a pris note des activités menées par un État visant à élaborer une plateforme numérique d'agrégation et de communication des données sur les émissions de CO₂ en vue de leur soumission au Registre central du CORSIA (RCC), et s'est félicité que cet État ait proposé d'appuyer la

mise en œuvre de plateformes analogues dans d'autres États. Le Comité a approuvé la méthode proposée pour que cet État puisse travailler avec le Secrétariat de l'OACI à la réalisation d'études de faisabilité concernant des collaborations possibles sur cette question, y compris dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI.

17.18 En ce qui concerne l'examen périodique du CORSIA de 2025, il a été précisé que le Conseil l'avait réalisé, avec la contribution technique du CAEP, en s'appuyant sur la procédure suivie lors du premier examen du CORSIA, effectué en 2022, et en se concentrant sur l'offre, la demande et le prix des carburants et des unités d'émissions admissibles au CORSIA. Il a également été précisé que l'examen périodique du CORSIA de 2025 avait montré que le coût estimé de la mise en œuvre du régime se situait dans la fourchette indiquée dans les analyses précédentes du CAEP, y compris celle prise en compte au moment de la conclusion de l'accord sur le CORSIA, à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, en 2016. Il a été souligné qu'il importait d'adopter une approche harmonisée dans le cadre du CORSIA pour garantir la qualité des carburants et des unités d'émissions admissibles au régime, en se basant respectivement sur les critères de durabilité du CORSIA et sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA définis dans l'Annexe 16, Volume IV. À cet égard, le Comité a demandé au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, de continuer à évaluer et à suivre régulièrement l'évolution de l'offre, de la demande et des prix des carburants et unités d'émissions admissibles au CORSIA, tout en veillant à leur durabilité et à leur qualité.

17.19 Le Comité a encouragé les États et les autres parties prenantes concernées à augmenter rapidement la production et la certification des carburants admissibles au CORSIA, et instamment prié le Conseil, avec la contribution technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), d'accélérer la certification et l'approbation de la durabilité des matières premières et des filières de carburant, afin de maximiser l'extensibilité et d'accroître les possibilités de sorte que les États de toutes les régions puissent contribuer à une décarbonation inclusive du secteur de l'aviation internationale. Il a mesuré l'importance cruciale des lettres d'autorisation pour ce qui était de faciliter l'accès aux unités d'émissions admissibles au CORSIA et leur disponibilité pour les exploitants d'aéronefs, et invité les gouvernements des pays où avaient lieu des activités productrices d'unités d'émissions admissibles CORSIA à accélérer la délivrance de telles lettres.

17.20 Le Comité a encouragé un plus grand nombre d'États à participer volontairement au CORSIA, qui constituait le seul régime mondial pour l'aviation internationale, en vue d'accroître son intégrité environnementale, citant un passage du paragraphe 18 du projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/28 : « le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, afin d'éviter une mosaïque de mesures nationales ou régionales redondantes, garantissant ainsi que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient comptabilisées qu'une seule fois ». À cet égard, le Comité s'est déclaré extrêmement préoccupé par le nombre croissant d'initiatives visant à percevoir des taxes auprès de l'aviation internationale afin de mobiliser des recettes pour lutter contre le changement climatique et à d'autres fins, cette idée étant exposée dans le paragraphe 16 de la résolution A41-21 de l'Assemblée sur le changement climatique, notant que des préoccupations analogues avaient été exprimées dans certaines notes au titre des points 16 et 26 de l'ordre du jour. Le Comité a noté que de telles initiatives constitueraient des mesures basées sur le marché faisant double emploi, conduisant à une double imposition des émissions de CO₂ de l'aviation et ayant des retombées négatives sur la mise en œuvre du CORSIA et, en fin de compte, du LTAG.

17.21 Le Comité est convenu de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

Résolution 17/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

L'Assemblée,

Considérant que, par sa résolution A38-18, elle a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre à sa 39^e session,

Rappelant que la résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime GMBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

Considérant que, par sa résolution A39-3, elle a décidé de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant qu'élément d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable accompli par le Conseil, son Comité du climat et de l'environnement (CEC), son Organe consultatif technique (TAB), et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) afin de soutenir la mise en œuvre du CORSIA,

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la ~~deuxième~~ ~~première~~ édition de l'Annexe 16 – *Protection de l'environnement*, Volume IV – *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, qui contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSIA,

Accueillant également avec satisfaction la publication de la ~~troisième~~ ~~deuxième~~ édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV – *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*,

Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration et de l'actualisation des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSIA, qui sont pris en compte dans quatorze documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, volume IV, renvoie directement, qui contiennent des éléments que le Conseil a approuvés et qui sont indispensables à la mise en œuvre du CORSIA,

Se félicitant également de la création par le Conseil de l'Organe consultatif technique (TAB), qui a pour mandat de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles CORSIA,

Reconnaissant l'importance d'une approche coordonnée pour les activités de l'OACI et de ses États membres en matière de renforcement des capacités, en coopération avec le secteur de l'aviation, pour soutenir la mise en œuvre du CORSIA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, qui ont été déterminants pour la mise en œuvre réussie des

exigences MRV par les États et pour la communication des émissions annuelles de CO₂ au Registre central du CORSIA,

Se félicitant que de plus en plus d'États membres font part de leur intention de participer volontairement au CORSIA durant la phase pilote, à compter de 2021, que 88 États ont de fait participé volontairement en 2021, 107 États en 2022, et 115 États en 2023, 126 États en 2024, 129 États en 2025 et 130 États en 2026,

Reconnaissant que de robustes activités de renforcement des capacités peuvent faciliter la décision des États membres de participer volontairement au CORSIA,

Rappelant la décision du Conseil (juin 2020) relative à l'utilisation des émissions de 2019 au lieu de celles de 2020 pour la mise en œuvre des éléments de conception pertinents pendant la phase pilote (à savoir le niveau de référence du CORSIA, l'année de référence pour le calcul des obligations de compensation d'un exploitant d'avions, et seuil pour les nouveaux venus), pour tenir compte de la pandémie de COVID-19 et éviter qu'un poids économique indu ne pèse sur les exploitants d'avions,

Rappelant ~~Constatant~~ que le Conseil a achevé l'examen périodique 2022 du CORSIA avec le concours technique du CAEP, y compris les analyses relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des scénarios de relance CO₂ sur la demande, l'offre et le coût des obligations du CORSIA en matière de compensation ; et l'adoption subséquente de la résolution A41-22 de l'Assemblée et des modifications des éléments de conception du CORSIA appropriés, comme le niveau de référence du CORSIA et le calcul des obligations de compensation des exploitants d'aéronefs durant et au-delà de la phase pilote,

Notant l'appui de l'industrie de l'aviation au CORSIA en tant que programme mondial unique de compensation de carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, comme mesure efficace par rapport à ses coûts, qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure,

Reconnaissant qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois,

Soulignant que la décision qu'elle a prise à sa 39^e session de mettre en œuvre le CORSIA traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales,

Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs,

Rappelant la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

Reconnaissant également les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables de développement pour l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

Reconnaissant que les travaux relatifs au CORSIA et à sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC,

Considérant que la CCNUCC et son Protocole de Kyoto, ainsi que l'Accord de Paris prévoient des mécanismes, comme le mécanisme de développement propre (MDP) du Protocole de Kyoto et un nouveau mécanisme de marché dans le cadre du le mécanisme d'attribution de crédits de l'Accord de Paris, pour

contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement,

~~Se félicitant de la coopération entre la CCNUCC et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation,~~

Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

1. *Décide* que cette résolution, combinée à la résolution ~~A42-xx~~ ~~A41-20~~ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la résolution ~~A42-xx~~ ~~A41-21~~ : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, remplace les résolutions ~~A41-20~~, ~~A41-21~~ et ~~A41-22~~ ~~A40-17~~, ~~A40-18~~ et ~~A40-19~~ et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;
2. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants d'aviation durables et le CORSIA, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;
3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants d'aviation durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO₂ correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO₂ de l'aviation internationale à partir de 2020 ;
4. *Souligne* le rôle du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;
5. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États.
6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres déploient tous les efforts pour poursuivre les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants admissibles CORSIA (à savoir des carburants d'aviation durables CORSIA et des carburants d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone) et en tiennent compte dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour faire en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant d'avions dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, de façon à ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;
7. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès

soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;

8. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ;

9. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session en ce qui concerne la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des exigences de compensation de leur exploitant d'avions en se fondant sur les indications du § 11, alinéa e), sous-alinéa 1), ci-dessous ;
- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ;
- e) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;
- f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1^{er} janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;
- g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante ou au cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'avions volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Rappelle les décisions qu'elle a prises à ses 39^e et 41^e sessions, à savoir ~~décide en outre~~ que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'avions doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :*

- a) obligation de compensation d'un exploitant d'avions = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur de 2021 à 2023 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée, et où le facteur de croissance du secteur de 2024 à 2035 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % du total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2033 à 2035 = (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA en 2019)/émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- d) où le % sectoriel = (100 % – % individuel) ;
- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
 - 1) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :
 - a) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus ; ou
 - b) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA en 2019 ;
 - 2) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 3) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 4) de 2030 à 2032, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 5) de 2033 à 2035, 85 % sectoriel et 15 % individuel ;

- f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;
- g) les émissions visées au paragraphe 11, alinéas b) et c) ci-dessus, seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ;

12. *Rappelle les décisions qu'elle a prises à ses 39^e et 41^e sessions, à savoir ~~décide en outre~~ que les nouveaux venus⁶ sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2019, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ;*

13. *Rappelle la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'avions émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO₂ de l'aviation internationale ; les avions de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les avions participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;*

14. *Rappelle la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'avions inclus dans le régime ;*

15. *Rappelle la décision qu'elle a prise à sa 39^e session d'instaurer un cycle de conformité de trois ans — le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 — au cours duquel les exploitants d'avions doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;*

16. *Rappelle la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ;*

17. *Rappelle la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA, avec la contribution technique du CAEP, qui sera soumis à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus, et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime, et *demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie et un calendrier relatifs à la tenue de ces examens, qui porteront, entre autres, sur les points suivants :*

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'avions et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments

⁶ Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre de l'Annexe 16, volume IV, lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'avions.

de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;

- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou toute autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants d'aviation durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

18. *Détermine* que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois ;

19. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue de la mise en œuvre du CORSIA :

- a) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, mettra à jour l'Annexe 16, volume IV, et le *Manuel technique environnemental* (ETM), volume IV, selon qu'il convient ;
- b) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, continuera d'élaborer et de mettre à jour les documents du CORSIA de l'OACI cités dans l'Annexe 16, volume IV, qui ont trait à l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ ; aux carburants admissibles du CORSIA ; aux critères des unités d'émissions (EUC) du CORSIA et au Registre central du CORSIA, selon qu'il convient ;
- c) le Conseil élaborera et actualisera le document du CORSIA de l'OACI cité dans l'Annexe 16, volume IV, qui porte sur les unités d'émissions admissibles pour utilisation par le CORSIA, en tenant compte des recommandations du TAB ;
- d) le Conseil tiendra à jour le Registre central du CORSIA, sous les auspices de l'OACI, afin de permettre la communication des informations pertinentes des États membres à l'OACI ;
- e) le Conseil continuera de suivre la mise en œuvre du CORSIA, avec le soutien du CEC et du CAEP, selon qu'il convient ;
- f) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité au CORSIA et sa mise en œuvre, conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, volume IV ;

20. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ainsi que du mécanisme d'attribution de crédits de l'Accord de Paris, sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du TAB et du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;

21. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, volume IV, y compris par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, tout en insistant sur l'importance d'une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI pour l'exécution des activités de renforcement des capacités et d'assistance ;

22. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39^e session, selon laquelle le CORSIA utilisera des unités d'émissions qui répondent aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 19 ci-dessus ;

23. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et *encourage* les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ;

24. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de l'Accord de Paris, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans double comptage des réductions d'émissions.

— — — — —

Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre — Politique et activités

Aucun pays laissé de côté (NCLB)

18.1 Le Comité a examiné la note A42-WP/19, présentée par le Secrétariat, en lien avec la politique et les activités de l'OACI relatives au développement des capacités et au soutien à la mise en œuvre, qui portait sur la mise en œuvre globale et les résultats des activités du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, menées durant le triennat 2022-2024, à l'appui de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, notamment les activités de formation de l'OACI et de mobilisation des ressources, ainsi que les initiatives pour réaliser les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. Cette note faisait par ailleurs le point sur la mise en œuvre des politiques et des stratégies connexes de l'OACI relatives au soutien à la mise en œuvre. Le Comité s'est félicité des résultats opérationnels et financiers obtenus par le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre au cours de la dernière période triennale, notamment grâce aux trousseaux de mise en œuvre, à l'attribution de bourses et aux activités de formation et de mobilisation des ressources, qui ont grandement contribué à la réalisation de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté* et des objectifs de développement durable des Nations Unies. Le Comité a constaté le soutien apporté dans l'ensemble des régions de l'OACI, y compris les pays les moins avancés, et est convenu d'inviter l'Assemblée à adopter la version révisée de l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI figurant dans l'appendice C, qui remplace la résolution A41-25 de l'Assemblée.

18.2 Le Comité a examiné la note A42-WP/138, présentée par le Brésil, qui traitait du soutien qu'il apportait à ses États voisins à travers des initiatives ciblées dans des domaines clés tels que les services d'inspection en vol, la mise en œuvre de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM), la conception de l'espace aérien et l'optimisation des capacités, dans le but de renforcer leurs systèmes de navigation aérienne. Le Comité a mesuré le rôle fondamental de la coopération régionale pour maximiser les résultats eu égard au renforcement des capacités et au soutien à la mise en œuvre.

18.3 Le Comité a examiné la note A42-WP/360, présentée par le Cameroun avec le parrainage du Canada, dans laquelle était proposée la mise en place d'une plateforme mondiale destinée à faciliter les échanges entre les entités souhaitant céder ou acquérir des équipements de sécurité et de sûreté de l'aviation civile. Le Comité a noté les avantages d'une telle plateforme et appuyé la mise en œuvre de cette initiative, sous réserve d'un examen minutieux d'éléments tels que les considérations financières, le cycle de vie des équipements et la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP). Il a noté qu'il était nécessaire

de s'assurer que les informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation et les autres données techniques sensibles relatives aux équipements de sûreté sont dûment protégées.

18.4 Le Comité a examiné la note A42-WP/147, présentée par le Canada avec le parrainage des États-Unis d'Amérique, qui portait sur le rôle crucial de la coopération technique dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, y compris ses contributions essentielles au renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'aviation mondiale. Le Comité a constaté l'importance de l'alignement sur les objectifs stratégiques de l'OACI des contributions et des demandes de soutien à la mise en œuvre, afin de soutenir la conformité avec la Convention de Chicago et de renforcer la sécurité et la sûreté de l'aviation. Le Comité a encouragé les États membres à coordonner leurs efforts, afin d'élargir la portée et l'effet des initiatives de renforcement des capacités à l'échelle mondiale, améliorer la coordination, réduire les doubles emplois et assurer une mise en œuvre fondée sur les besoins. Le Comité a pris acte de la demande faite aux États de fournir des contributions à l'OACI et de collaborer avec celle-ci, y compris ses bureaux régionaux, pour soutenir les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre.

18.5 Le Comité a examiné la note A42-WP/392, présentée par la Colombie, avec l'appui de 17 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui soulignait l'importance de la gestion des connaissances et de la coopération pour l'amélioration de la productivité, le renforcement des capacités et l'optimisation des processus, ce qui devrait ultimement conduire à un secteur plus sûr, plus performant et plus innovant. Le Comité a constaté l'importance de la gestion des connaissances, qui pourrait contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation.

18.6 Le Comité a examiné la note A42-WP/430, présentée par l'Égypte, qui portait sur les mesures susceptibles d'être prises pour établir des mécanismes permettant de reconstruire le secteur de l'aviation civile dans les pays affectés par des conflits et des différends régionaux. Le Comité a mesuré l'importance du rôle de l'OACI et des États, selon les besoins, en matière d'appui aux États touchés par des conflits et des différends, dans l'esprit de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, avec les égards qui s'imposent aux sensibilités dans les zones touchées.

18.7 Le Comité a examiné la note A42-WP/133, présentée par la République islamique d'Iran, sur les mesures proposées en vue de renforcer la responsabilité sociale au sein de l'aviation pour assurer un progrès équilibré et inclusif, conformément au Programme 2030 des Nations Unies, notamment la création d'un comité de la responsabilité sociale dans l'aviation et l'élaboration d'un cadre et d'un système de communication de l'information. Le Comité a exprimé ses réticences à l'égard de la création d'un tel comité et des mécanismes de communication connexes, compte tenu du mandat de l'Organisation et de ses ressources limitées.

18.8 Le Comité a examiné la note A42-WP/146, présentée par l'Afrique du Sud, sur l'objectif stratégique de l'OACI *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), visant à renforcer les capacités et à partager les ressources limitées entre les États membres, dans le but de permettre la réalisation des objectifs liés notamment à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement. Le Comité a demandé aux États membres de soutenir l'objectif stratégique de la NCLB, a appuyé la demande faite à l'OACI de mobiliser et d'allouer des ressources suffisantes pour mettre en œuvre cet objectif, et a encouragé les États membres et les organisations à apporter leur soutien, de manière coordonnée, aux États qui pourraient avoir besoin d'aide.

18.9 Le Comité a examiné la note A42-WP/132, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains, sur la question de « Trouver un équilibre entre sûreté et durabilité : les défis liés à l'intégration des Centres de formation à la sûreté de l'aviation dans le Programme Trainair Plus », qui souligne le rôle fondamental de la sûreté de l'aviation (AVSEC) dans la protection des systèmes de transport aérien. Le Comité a réaffirmé le rôle des Centres de formation à la sûreté de l'aviation et l'importance de l'accès à une formation de qualité supérieure et abordable pour

tous les États, dans l'esprit de l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*. Le Comité a également recommandé de réaliser une évaluation opérationnelle et financière approfondie des incidences d'une éventuelle intégration du réseau de Centres de formation à la sûreté de l'aviation dans le Programme Trainair Plus en consultation avec toutes les parties prenantes concernées, y compris un examen des autres modèles. Enfin, le Comité a souligné la nécessité d'assurer un accès équitable à la formation en sûreté de l'aviation tout en maintenant une viabilité à long terme.

18.10 Le Comité a pris acte des notes d'information présentées par : le Japon (A42-WP/542) ; le Kazakhstan (A42-WP/363) ; le Pakistan (A42-WP/499 et A42-WP/502) ; la République populaire de Chine au nom du Kirghizstan, de la Mongolie, de la RDP Lao, de Sri Lanka et de la Thaïlande (A-WP/585) ; les Seychelles (A-WP/590) ; le Danemark au nom de l'Union européenne et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et EUROCONTROL (A-WP/591 et A-WP/592).

18.11 Compte tenu de ses délibérations, le Comité exécutif a invité l'Assemblée plénière à convenir :

- a) que l'OACI est consciente des avantages potentiels d'une plateforme mondiale d'échanges d'équipements de sécurité et de sûreté de l'aviation civile et a appuyé la mise en œuvre de cette initiative, sous réserve d'un examen minutieux d'éléments tels que les considérations financières, le cycle de vie des équipements, la protection des informations sensibles relatives à la sûreté de l'aviation et des données techniques sensibles, et la conformité aux SARP ;
- b) que l'OACI encourage les États membres à coordonner leurs efforts, afin d'élargir la portée et l'effet des initiatives de renforcement des capacités à l'échelle mondiale, d'améliorer la coordination, de réduire les doubles emplois et d'assurer une mise en œuvre fondée sur les besoins, ainsi qu'à fournir des contributions à l'OACI et à collaborer avec celle-ci, y compris ses bureaux régionaux, pour soutenir les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre ;
- c) que l'OACI est encouragée à poursuivre l'examen d'autres modèles et à procéder à une évaluation opérationnelle et financière approfondie des incidences d'une éventuelle intégration du réseau de Centres de formation à la sûreté de l'aviation dans le Programme TRAINAIR PLUS, en consultation avec toutes les parties prenantes concernées ;
- d) que l'OACI mobilise et alloue des ressources suffisantes pour mettre en œuvre l'objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*, et encourage les États membres et les organisations à apporter leur soutien, de manière coordonnée, aux États qui pourraient avoir besoin d'aide ;
- e) que l'OACI présente à l'Assemblée plénière, pour adoption, la résolution ci-après en remplacement de la résolution A41-25 de l'Assemblée.

Résolution 18/1 : *Exposé récapitulatif des politiques de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI*

L'Assemblée,

Considérant que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, qui ont remplacé la politique d'assistance technique entérinée par la 38^e session de l'Assemblée,

~~*Considérant* que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le budget ordinaire et/ou des fonds volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une direction ou un bureau quelconque selon la nature et la durée du projet,~~

~~*Considérant* que la « Coopération technique » consiste en tout projet demandé et financé par des États et/ou des organisations et mis en œuvre par l'entremise de la Direction de la coopération technique sur la base du recouvrement des coûts, où tous les coûts directs et indirects liés au projet sont recouvrés,~~

Considérant que l'Assemblée a approuvé la nouvelle *Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI*, dans le but de renforcer et d'harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre au sein de l'Organisation ;

Considérant que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre sont fournis par l'OACI aux États contractants dans le cadre de l'approche d'*unité d'action de l'OACI*, garantissant que les produits, les services et les activités sont mis au point, déployés et fournis en mettant l'accent sur la pertinence, la cohérence, l'efficacité et l'efficacité.

Reconnaissant qu'un programme commun de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre par l'OACI contribuera à consolider davantage les activités de l'Organisation en la matière afin de mieux répondre aux besoins des États contractants ;

Reconnaissant que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI aux États contractants sont essentiels pour atteindre l'objectif stratégique « *Aucun pays laissé de côté* », tel qu'il figure dans le Plan stratégique à long terme de l'Organisation.

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ de l'OACI en matière de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, telles qu'elles existent à la clôture de la 41^e 42^e session de l'Assemblée ;
2. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A40-24~~A41-25.

APPENDICE A

Programmes OACI de coopération technique et d'assistance technique de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que la croissance et le perfectionnement de l'aviation civile peuvent contribuer grandement au développement économique des États,

Considérant que l'aviation civile est importante pour le progrès technique, économique, social et culturel de tous les pays, et particulièrement des pays en développement, ainsi que pour leur coopération à l'échelon sous-régional, régional et mondial,

Considérant que l'OACI peut aider les États à développer leur aviation civile, tout en travaillant à atteindre ses propres objectifs stratégiques,

Considérant que la résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social des Nations Unies du 15 août 1949, approuvée par l'Assemblée générale dans sa résolution du 16 novembre 1949 et ratifiée par l'Assemblée de l'OACI dans sa résolution A4-20, chargeait toutes les organisations du système des Nations Unies de participer pleinement au Programme élargi d'assistance technique pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a commencé à réaliser des projets de coopération technique et d'assistance technique en 1951 avec des fonds provenant du compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique, créé au titre de la résolution ci-dessus,

Considérant qu'en raison des déficits importants enregistrés de 1983 à 1995, il a fallu définir une nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ainsi qu'une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique de l'OACI,

Considérant que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ratifiée par l'Assemblée à sa 31^e session et fondée sur la mise en place progressive du concept de personnel essentiel, sur l'intégration de la Direction de la coopération technique à la structure de l'Organisation et sur la création d'un mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que sur la nouvelle structure organisationnelle appliquée à la Direction de la coopération technique dans les années 1990, a réduit les coûts de façon significative et amélioré sensiblement la situation financière des programmes de coopération technique et d'assistance technique,

Considérant que les objectifs de cette nouvelle politique ont mis l'accent sur l'importance des programmes de coopération technique et d'assistance technique dans la mise en œuvre au niveau mondial des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ainsi que sur le développement de l'infrastructure et des ressources humaines de l'aviation civile des États en développement qui ont besoin de la coopération technique ou de l'assistance technique de l'OACI,

Considérant que la normalisation et le contrôle de la mise en œuvre des SARP demeurent des fonctions importantes de l'Organisation et que l'accent a été mis sur le rôle de l'OACI en vue de la mise en œuvre et du soutien des États contractants,

Considérant que le Conseil a approuvé le réalignement de l'assistance technique et de la coopération technique en tant que nouvelle orientation stratégique à mettre en œuvre dans le cadre de l'approche d'Unité d'action de l'OACI,

Considérant que la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, et à faire en sorte que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit à la fois pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quelle que soit la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé,

Considérant que la résolution A35-21 a encouragé le Conseil et le Secrétaire général à adopter une structure et un mécanisme qui fassent une place à des méthodes à orientation commerciale pour permettre des partenariats productifs avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires,

Considérant que la résolution A39-23 invitait instamment les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi le chevauchement des efforts,

Considérant que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction de la coopération technique en maintenant une supervision et un contrôle appropriés des activités de coopération technique et d'assistance technique,

Considérant que la coopération technique est le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre constituant un domaine dynamique et complexe dans un environnement technologique en évolution rapide qui a un impact sur les besoins des États et les intérêts des partenaires de développement, nécessitant d'innover pour relever efficacement les défis inhérents, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, garantir une plus grande fiabilité dans la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation,

Considérant que le Conseil a approuvé une nouvelle stratégie et un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique visant à améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions de l'OACI et les bureaux régionaux et à offrir une plus grande valeur ajoutée aux États et aux entités non étatiques bénéficiaires,

Considérant que l'Organisation a réorienté ses efforts vers la construction d'une identité de marque plus forte et plus cohérente, centrée sur sa mission et ses services fondamentaux, et que le Secrétaire général a ainsi approuvé le changement de nom de la Direction de la coopération technique en Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre, témoignant ainsi de l'engagement de l'Organisation à renforcer les capacités aéronautiques, englobant l'ensemble des services et du soutien de l'OACI, dans le but de mieux répondre aux besoins de ses États contractants,

Considérant que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre en maintenant une supervision et un contrôle appropriés,

Considérant que toutes les activités de coopération technique renforcement des capacités de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures continuent d'être prises pour réduire au minimum les coûts administratifs et opérationnels dans la mesure du possible,

Considérant que les revenus des programmes de coopération technique et d'assistance technique du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, ainsi que du Fonds connexe pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat et au-delà ne peuvent être estimés avec précision et peuvent varier sensiblement en fonction de divers facteurs qui échappent au contrôle de l'OACI,

Considérant que le volume du Programme de coopération technique renforcement des capacités et de mise en œuvre a considérablement diminué baissé au cours du précédent triennat actuel et que la situation financière du Fonds AOSC s'est considérablement détériorée, en raison de sous l'effet conjugué de la portée l'incidence sans précédent de la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien,

Considérant que durant la période triennale actuelle la durabilité des investissements dans le renforcement des capacités et le développement des infrastructures s'est accrue, contribuant ainsi à la reprise progressive des activités du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre aux niveaux d'avant la pandémie et à la réalisation de solides performances financières ;

Considérant que le Conseil a adopté une politique sur le de recouvrement des coûts pour réduire au minimum les subventions croisées entre le budget ordinaire et les sources de financement extra-budgétaires au moyen d'une ~~concernant la répartition~~ allocation des frais plus adéquate, tout en conservant une certaine compétitivité ~~entre le budget ordinaire et le Fonds AOSC pour des services fournis par le programme ordinaire à la Direction de la coopération technique et pour des services fournis par la Direction de la coopération technique au programme ordinaire,~~

~~Programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre

1. *Reconnaît* l'importance ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre pour la réalisation des faire avancer les objectifs stratégiques, les catalyseurs hautement prioritaires et les grandes priorités de l'Organisation, en réaffirmant qu'aucun pays ne doit être laissé de côté dans le développement de l'aviation, tout en contribuant à la réalisation des objectifs de développement durable pertinents de l'Organisation des Nations Unies ;

2. *Réaffirme* que ~~les programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, exécuté dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, constituent une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des politiques, des SARP, des PANS, des plans mondiaux, des plans d'aviation régionaux et nationaux, ~~des PANS~~ et des éléments indicatifs ~~sur les programmes de coopération et d'assistance technique~~ de l'OACI, ainsi que pour le perfectionnement et la modernisation de l'infrastructure et le renforcement des capacités et la formation des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile ;

3. *Réaffirme* que la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI peut fournir une assistance sur mesure aux États dans le domaine de l'aviation civile, au profit de l'ensemble des intervenants de l'aviation civile internationale ;

4. *Reconnaît* le rôle central de son programme de formation mondiale en aviation comme vecteur de renforcement des compétences des professionnels de l'aviation du monde entier en garantissant aux États l'accès à une formation normalisée, de haute qualité et ciblée, à l'appui de la mise en œuvre des SARP de l'OACI, et en renforçant leurs systèmes d'aviation civile ;

45. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer ~~les programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, au niveau du siège, des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à l'Organisation de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets ;

4. ~~— Réaffirme que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale ;~~

56. *Réaffirme* que le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination ~~de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI~~ des programmes, des projets et des activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre doivent passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;

6. ~~Approuve la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et reconnaît qu'un programme commun de soutien à la mise en œuvre de l'OACI renforcera davantage les activités de soutien à la mise en œuvre de l'Organisation pour mieux répondre aux besoins des États membres ;~~

7. *Demande* au Secrétaire général, compte tenu de la spécialisation, des qualifications et de l'expertise, des ressources financières et humaines limitées, de la séparation des tâches et du mandat des entités organisationnelles respectives au sein du Secrétariat, d'optimiser l'affectation des ressources et la répartition des rôles et des responsabilités en ce qui concerne les programmes, les projets et les activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre ;

8. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et, en dernier recours, en sollicitant l'appui du budget du programme ordinaire ;

9. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets, produits et services de renforcement des capacités et de mise en œuvre ~~coopération technique et d'assistance technique ;~~

10. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction ~~de la coopération technique~~ du renforcement des capacités et de mise en œuvre doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif ;

L'OACI, institution spécialisée reconnue pour l'aviation civile

11. *Rappelle* aux États contractants, lorsqu'ils examineront le développement ou le renforcement des infrastructures de leur aviation civile, d'envisager les avantages que représente le recours au Programme ~~de coopération technique~~ renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;

12. *Demande* au Secrétaire général de continuer à sensibiliser les États, les acteurs de l'industrie et du secteur privé, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les Nations Unies aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre et le financement de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;

13. *Recommande* aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile dans les domaines de la coopération technique et de l'assistance technique, et *prie* le Secrétaire général de poursuivre ses démarches auprès de ces entités ainsi qu'auprès

des États bénéficiaires potentiels, afin que des fonds soient affectés au développement de l'aviation civile, l'OACI jouant le rôle d'agent d'exécution ;

14. *Recommande* aux États qui reçoivent de l'aide bilatérale ou sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours ~~aux programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI pour appuyer la mise en œuvre de leurs programmes en matière d'aviation civile ;

Élargissement des activités de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre menées par l'OACI

15. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la viabilité financière de la Direction ~~de la coopération technique~~, du renforcement des capacités et de la mise en œuvre il est nécessaire d'établir des mécanismes souples facilitant la coopération avec les bénéficiaires potentiels sur les nouveaux projets de développement de l'aviation civile et les partenariats avec les États, les donateurs et les autres parties prenantes pour les possibilités de mobilisation des ressources, et *invite* le Secrétaire général à définir des mécanismes permettant à l'OACI de participer à des appels d'offres pour le développement de l'aviation civile lancés par des organisations donatrices, des banques de développement et des institutions financières internationales, conformément aux meilleures pratiques du système des Nations Unies, et à réglementer la manière dont l'OACI peut travailler avec l'industrie en tenant compte des modèles existants utilisés par d'autres entités de l'aviation civile internationale, tout en veillant à ce que des contrôles adéquats soient en place et que la bonne réputation de l'OACI soit maintenue ;

16. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de ~~coopération technique et de l'assistance technique~~ d'activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les objectifs stratégiques de l'OACI, et que la coopération et l'assistance fournies par l'OACI devraient englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI et *demande* au Secrétaire général d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques ;

17. *Réaffirme* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de ~~produits et de services de coopération technique et d'assistance technique~~ de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, la protection de l'environnement et le développement du transport aérien international et *charge* le Secrétaire général d'examiner au cas par cas les demandes de coopération et d'assistance adressées à l'OACI par ces entités ~~dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique~~, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI et, s'il y a lieu, avec les politiques et les règlements nationaux pertinents promulgués par l'État bénéficiaire ;

18. *Prie* le Secrétaire général de ~~continuer de~~ prendre des mesures coordonnées et soutenues visant à assurer le réalignement progressif de l'assistance technique et de la coopération technique afin que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre fonctionnent de manière cohérente et harmonisée, et *soutient et encourage* l'élaboration de solutions nouvelles et novatrices pour les projets et activités de ~~renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre~~ dans le cadre d'une approche renforcée d'Unité d'action de l'OACI pour la réalisation de plus grandes synergies ;

19. *Encourage* l'utilisation de systèmes et d'outils pour renforcer la planification, le développement et la gestion du renforcement des capacités et du soutien à la mise en œuvre et *prie* le Secrétaire général de prévoir les moyens nécessaires pour permettre la mise à disposition de ces technologies et ainsi mieux soutenir les États membres ;

Accords-cadres de coopération technique et d'assistance technique

20. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de ses programmes de coopération technique et d'assistance technique son Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, utilisera les accords de fonds d'affectation spéciale (FAS), les accords de services de gestion (ASG), le Service des achats d'aviation civile (CAPS) et d'autres accords-cadres et arrangements de financement comme il conviendra pour coopérer avec les parties prenantes qui mettent en œuvre des projets d'aviation civile et les assister autant que possible ;

21. *Constate avec satisfaction* que certains États prennent l'initiative d'utiliser davantage ces arrangements pour obtenir une coopération technique et une assistance technique des produits et des services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre dans le domaine de l'aviation civile.

APPENDICE B

Financement des programmes, des projets et des activités de coopération technique et d'assistance technique renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que de nombreux États contractants de l'OACI ne disposent pas des fonds nécessaires à un développement efficace et cohérent de leur infrastructure d'aviation civile et de leurs ressources humaines, et afin de rectifier les carences constatées,

Considérant que les fonds disponibles pour le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre dans le domaine de l'aviation civile sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

Considérant que le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre de l'OACI sont financés par le budget ordinaire de l'Organisation, les fonds volontaires de l'OACI et les contributions en nature, les mécanismes de recouvrement des coûts, la génération de revenus et, par le biais d'accords de collaboration et de mobilisation de ressources et d'experts, en se rapprochant de partenaires potentiels, conformément à la *Politique de l'OACI sur les interactions avec les parties externes* ,

Considérant que le Programme de coopération technique renforcement des capacités et de mise en œuvre est financé, à quelques exceptions près, par les pays en développement qui allouent des fonds à leurs propres projets,

Considérant que le Programme d'assistance technique est financé par les fonds volontaires de l'OACI et le budget ordinaire de l'Organisation,

Considérant que les administrations de l'aviation civile des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral (PDSL) et des petits États insulaires en développement (PEID) sont, en particulier, celles qui nécessitent le plus de soutien, tout en devant parallèlement faire surtout appel aux institutions financières et de l'industrie pour financer leurs projets de coopération technique,

Considérant que le PNUD dirige essentiellement ses fonds vers des secteurs du développement autres que l'aviation civile et que sa contribution financière aux activités de l'aviation civile a considérablement baissé au point de représenter moins de 1 % ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, mais que le PNUD continue de fournir à l'OACI un soutien administratif au niveau des pays,

Considérant que l'évolution rapide de la technologie dans le domaine de l'aviation civile impose aux États en voie de développement des dépenses importantes au titre des installations et services aéronautiques au sol nécessaires pour suivre cette évolution, et continue d'accroître leurs besoins de formation de personnel aéronautique national au-delà de leurs ressources financières et leurs moyens d'enseignement,

Considérant que l'Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique et d'assistance technique identifiés selon les besoins afin d'appuyer la mise en œuvre des SARP et des installations et services énoncés dans les plans de navigation aérienne, ainsi que la mise en œuvre des recommandations découlant d'audits de l'OACI et les mesures visant à corriger des carences constatées,

Considérant que le Conseil a établi d'autres fonds d'affectation spéciale thématiques et à donateurs multiples dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

Considérant que les partenariats et la mise en commun des ressources sont indispensables pour obtenir un financement durable et prévisible ~~du soutien technique~~ pour le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre et éviter les doubles emplois,

Considérant que les institutions de financement attendent de ceux qui réalisent les projets qu'elles financent une exécution rapide et efficace, ainsi qu'une information détaillée et en temps réel sur les activités et les finances des projets,

Considérant que le Conseil a approuvé la Politique de mobilisation des ressources de l'OACI visant à rationaliser le cadre de gestion des fonds volontaires de l'OACI, en vue d'améliorer les efforts de mobilisation des ressources.

1. *Demande* aux institutions de financement, aux États donateurs et aux autres partenaires du développement, notamment l'industrie et le secteur privé, d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur du transport aérien des pays en développement et *demande* au Président du Conseil, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec l'Organisation des Nations Unies, notamment avec le PNUD, afin que celle-ci augmente sa contribution aux projets et aux programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI ;

2. *Appelle l'attention* des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'aviation civile et, en tant que telle, reconnue par les Nations Unies comme l'autorité experte en matière de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile ;

3. *Prie instamment* les États contractants qui participent aux sources de financement d'appeler l'attention de leurs représentants auprès de ces organisations sur l'intérêt que présente une coopération et une assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement d'une infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile en favorisant une mise en avant à tous les niveaux du rôle critique de l'aviation dans le développement national, de manière à attirer l'investissement et le réinvestissement dans le secteur de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une coopération et une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être financés ;
5. *Encourage* les pays en développement à se procurer, à toutes les sources appropriées, les fonds nécessaires au développement de leur secteur de l'aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible ;
6. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront ~~aux programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre ~~d'étendre leurs services~~ d'aider les États plus efficacement ~~intéressant~~ dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, ~~le~~ du développement économique et de la ~~protection~~ durabilité de l'environnement, en s'assurant qu'aucun pays n'est laissé de côté ; *reconnaît en outre* qu'une telle contribution fera avancer ~~contribuant ainsi davantage~~ à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et prendra en compte les nouveaux besoins, possibilités et défis, ~~en particulier, à~~ en facilitant la mise en œuvre de politiques globalement harmonisées, de SARP, de cadres réglementaires, d'orientations et d'outils, ~~et à~~ ainsi que la correction des carences constatées ~~lors~~ dans le cadre des audits de l'OACI en vue de renforcer les capacités et les responsabilités des États en matière de supervision ;
7. *Autorise* le Secrétaire général à recevoir, pour le compte ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, des contributions financières et en nature pour les projets ~~de coopération technique et d'assistance technique~~, y compris des contributions volontaires sous forme d'expertise technique, de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement ;
8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder ~~aux programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI, y compris le Fonds de renforcement des capacités et de mise en œuvre, des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, des trousse de mise en œuvre ou toute autre contribution susceptible de soutenir les États dans leurs efforts de mise en conformité avec les SARP et leurs besoins complémentaires en matière d'aviation civile ;
9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;
10. *Invite* les États contractants à fournir un soutien durable en matière de ressources financières et humaines par le biais du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) afin de développer les capacités des États bénéficiaires à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, ainsi qu'à favoriser l'autonomie et la croissance ;

11. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP);

12. *Demande* au Secrétaire général d'intensifier les efforts de mobilisation des ressources afin d'obtenir des ressources financières pour le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre, dans le but de réduire les disparités importantes dans les taux de mise en œuvre et d'améliorer le développement du transport aérien dans les différentes régions pour parvenir à un système d'aviation civile solide, économiquement viable et accessible ;

13. *Prend note* de l'importance d'une approche ciblée et fondée sur les données pour hiérarchiser efficacement le renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre.

APPENDICE C

Mise en œuvre ~~du des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

Considérant que la mise en œuvre des projets de ~~coopération technique et d'assistance technique~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre s'ajoute en complément aux initiatives du programme ordinaire pour la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI,

Considérant que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils, coopération technique et assistance technique pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

Considérant qu'il est urgent de réaliser des activités de suivi effectives et correctives suite aux audits de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité et du Programme universel d'audits de sûreté (USOAP-CMA et USAP-CMA) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

Considérant que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction ~~de la coopération technique~~ du renforcement des capacités et de la mise en œuvre ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde et soutient efficacement la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) pertinents des Nations Unies dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté de l'OACI,

Considérant que la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien ont eu une incidence importante sur l'aviation civile et sur les moyens des États et d'autres sources de financement pour donner la priorité aux investissements dans les projets de développement et d'infrastructure de l'aviation civile dans le monde entier, ce qui a engendré des annulations ou des retards dans les projets de ~~coopération technique~~ renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre de l'OACI,

Considérant que l'OACI a élaboré des directives pratiques et alignées à l'intention des gouvernements et des exploitants de l'industrie afin de relancer le secteur du transport aérien international et de lui permettre de se remettre des impacts de la pandémie à l'échelle mondiale de manière coordonnée et de faire évoluer l'aviation post-COVID-19 vers plus de durabilité et de résilience,

Considérant que les trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack) ~~sont élaborées et mises en œuvre en pleine conformité avec les mesures et les recommandations contenues dans le rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et qu'elles constituent un élément clé de leur mise en œuvre~~ continuent d'offrir une solution complète au moyen d'un ensemble normalisé de consultations d'experts, d'éléments indicatifs et d'outils de formation pour mettre en œuvre les SARP de l'OACI dans différents domaines,

Considérant que le financement extrabudgétaire apporté ~~aux programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre permet à l'OACI de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'OACI et pour les aider dans leurs efforts de relance, de reprise et de résilience liés à la pandémie de COVID-19,

Considérant que les évaluations a posteriori des projets constituent de précieux outils pour les incidences des projets particuliers sur l'aviation et pour la planification des projets futurs,

Considérant que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction ~~de la coopération technique, du renforcement des capacités et de la mise en œuvre, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique~~ des produits et des services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre ~~dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique~~, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent ~~une coopération technique et une assistance technique~~ des services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile ;

2. *Invite instamment* les États contractants, lorsqu'ils mettent en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, à accorder la priorité aux constatations et aux recommandations de l'USOAP-CMA et de l'USAP-CMA de l'OACI, ainsi que d'autres sources, telles que les conclusions et décisions des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de rectifier les carences détectées, de résoudre les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté et de tirer parti des possibilités d'amélioration dans tous les domaines de l'aviation civile, tout en contribuant directement à la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI ;

3. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournies par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et *prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la priorité à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire ~~des programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, compte tenu des avantages connexes importants qu'ils procurent ;

4. *Encourage* les États et les entités non étatiques engagées dans l'aviation civile à demander le soutien de l'OACI, le cas échéant, par l'entremise de ses programmes et activités de ~~renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, afin de relever~~ d'aborder les défis, les besoins et les possibilités

qu'a entraînés la pandémie de COVID-19 dans le domaine de l'aviation, y compris les technologies nouvelles et émergentes et assurer une relance et une reprise rapides ;

5. *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables ;

6. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et *rappelle* aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;

7. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région ;

8. *Invite instamment* les États qui bénéficient de la coopération technique ou d'une assistance technique de services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit prise dans les meilleurs délais au sujet des experts ainsi que des éléments formation et acquisition, en conformité avec les conditions respectives figurant dans l'accord de projets ;

9. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile (CAPS) que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer, et qui offre un processus complet d'acquisitions ;

10. *Appelle l'attention* des États contractants, des partenaires financiers et des autres parties prenantes du secteur de l'aviation sur les trousseaux de mise en œuvre de l'OACI (iPack), qui constituent une solution prête à être déployée, efficace et normalisée, composée de documents d'orientation, de programmes de formation, d'outils et de soutien d'experts, visant à faciliter la mise en œuvre des dispositions de l'OACI et à guider les entités étatiques grâce à des solutions harmonisées et flexibles ;

11. *Demande* que tous les États contractants encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts de la Direction de la coopération technique l'OACI ;

12. *Demande* au Secrétaire général de promouvoir l'utilisation généralisée d'indicateurs de performance pour évaluer de façon objective l'impact des activités de coopération et d'assistance techniques renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre sur l'application effective des SARP de l'OACI ;

13. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique du renforcement des capacités et de la mise en œuvre, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors des programmes de coopération technique et d'assistance technique de du renforcement des capacités et du soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI ;

14. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.

Formation en aviation civile

18.12 Le Comité a examiné la note A42-WP/391, présentée par la République dominicaine. Elle comportait une proposition recommandant à l'OACI d'exhorter les États à mettre en œuvre des politiques publiques et des programmes nationaux d'incitation à la formation du personnel de l'aviation, étayés par un financement durable, afin d'assurer une offre adéquate de professionnels qualifiés pour la sécurité et la croissance du secteur de l'aviation. Le Comité est convenu que les États membres devraient mettre en place un programme national visant à encourager la formation du personnel de l'aviation, dans le cadre d'une stratégie durable ou d'une politique publique visant à répondre au besoin croissant de professionnels qualifiés dans le secteur de l'aviation. Le Comité a souscrit à l'importance de ces programmes, tout en soulignant la nécessité d'attribuer des bourses d'études dans le respect des principes de l'inclusion et de la diversité.

18.13 Le Comité a examiné la note A42-WP/408, présentée par la République dominicaine, et la note A42-WP/406, présentée par le Belize au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), qui portaient sur les avancées rapides de l'intelligence artificielle (IA) et son importance pour la formation en aviation. Les deux notes ont souligné l'absence de lignes directrices claires sur l'utilisation de l'IA dans les centres de formation de l'aviation civile afin de répondre aux exigences de la numérisation et de l'automatisation, et ont mis en évidence la nécessité de recourir à des méthodes et à des outils pédagogiques novateurs. Le Comité a répondu qu'il était favorable à ce que l'OACI examine les ressources possibles, telles que des trousseaux de mise en œuvre (iPack) et un guide sur la conception de l'apprentissage numérique, qui comprendrait les meilleures pratiques et des lignes directrices en matière d'IA, afin de faciliter une intégration efficace de l'IA, et envisage de mettre en œuvre des activités de formation destinée à renforcer les compétences cognitives et fondée sur des données probantes.

18.14 Le Comité a examiné la note A42-WP/283, présentée par l'Inde. Elle faisait état de la perspective stratégique et des initiatives nationales de l'Inde en matière de développement des compétences et de renforcement des capacités en aviation, en mettant l'accent sur les programmes structurés d'éducation et de formation dans le domaine de l'aviation. L'Inde a souligné la demande croissante de professionnels de l'aviation dans toutes les disciplines, stimulée par la croissance exponentielle du trafic aérien, et a plaidé en faveur d'une collaboration régionale et mondiale pour développer une formation aéronautique de qualité dans le cadre de l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté*. Le Comité s'est déclaré favorable à l'idée d'augmenter le nombre de membres de TRAINAIR PLUS dans toutes les régions, surtout dans les pays en développement. Le Comité est également convenu que les États membres devraient soutenir l'infrastructure numérique de l'enseignement de l'aviation, normaliser le programme des cours d'aviation à l'échelle mondiale en tenant compte des besoins à l'échelle nationale et régionale, et résorber l'écart entre le programme d'études et les possibilités d'emploi. Le Comité a également pris note de l'importance de la mobilisation de fonds et des programmes de bourses pour le développement des compétences afin d'assurer l'égalité des chances et une offre suffisante de personnel qualifié.

18.15 Le Comité a examiné la note A42-WP/393, présentée par le Kazakhstan, qui soulignait l'importance de créer une plateforme (base de données) sécurisée et coordonnée par l'OACI pour l'échange d'informations à titre volontaire entre les États membres sur l'assistance technique, les ressources de

formation et le soutien au renforcement des capacités. Le Kazakhstan y indiquait qu'il était disposé à contribuer à la conception de la structure de données du système. Le Comité a mesuré l'importance de l'amélioration de l'échange d'informations pour soutenir l'assistance technique, la formation et le renforcement des capacités et, sous réserve des fonds et des ressources disponibles, s'est déclaré favorable à ce que l'OACI coordonne le développement d'une plateforme (base de données) numérique sécurisée au bénéfice de toutes les parties concernées.

18.16 Le Comité a examiné la note A42-WP/150, présentée par la République de Corée, qui mettait l'accent sur le danger croissant que présentent les cybermenaces pour l'aviation. Le Comité a noté que le Groupe d'experts de la cybersécurité était en train d'élaborer et de publier des orientations utiles fondées sur la norme 4.9.1 de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*. Le Comité est convenu que, sous réserve des fonds et des ressources disponibles, l'OACI devrait poursuivre l'élaboration d'orientations et travailler en étroite collaboration avec le Groupe d'experts de la cybersécurité afin de recenser des thèmes en vue de l'élaboration de nouveaux programmes de formation normalisés de l'OACI sur la cybersécurité qui prennent en compte les besoins nationaux.

18.17 Le Comité a examiné la note A42-WP/149, présentée par les Émirats arabes unis, qui soulignait la pénurie de personnel qualifié pouvant assumer les fonctions essentielles des autorités de l'aviation civile, notamment la supervision, la réglementation, la sécurité et la sûreté, les enquêtes sur les accidents et l'intégration des nouvelles technologies. Le Comité a donné son appui aux mesures stratégiques proposées pour améliorer la collaboration régionale en matière de formation, de renforcement des capacités et des connaissances, et a appelé l'OACI à élargir l'accès aux technologies numériques de pointe et aux plateformes de formation fondées sur la compétence, telles que TRAINAIR PLUS. Le Comité a préconisé la diffusion de ces mesures et le soutien de leur intégration dans les cadres existants de l'OACI, notamment la stratégie pour la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), sa deuxième édition, soit le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP), et le cadre de la formation mondiale en aviation (GAT).

18.18 Le Comité a examiné la note A42-WP/328, présentée par El Salvador au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), à savoir le Belize, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua, qui faisait la promotion du renforcement de la sécurité opérationnelle par la définition de profils de formation clairs et fondés sur les compétences pour les inspecteurs et les enquêteurs des autorités de l'aviation civile, en abordant les difficultés actuelles liées à la mise en place de parcours de formation qui concordent avec les fonctions de supervision et d'enquête. Le Comité est convenu que l'OACI devrait encourager l'élaboration de profils de formation harmonisés, qui permettrait d'améliorer l'efficacité de la supervision, la gestion stratégique de la formation et la capacité technique des autorités de l'aviation civile, et garantirait une bonne préparation aux audits et évaluations internationaux. En outre, il est convenu de la nécessité d'établir un cadre des compétences et de définir des profils de formation pour les inspecteurs et les enquêteurs, tout en tenant compte des besoins nationaux. Le Comité a conseillé à l'OACI d'élaborer un cadre stratégique de l'IA afin de normaliser les critères pour déterminer, concevoir et valider les parcours de formation différenciés adaptés aux différents niveaux de développement institutionnel, sous réserve de la disponibilité de fonds et de ressources.

18.19 Les notes d'information présentées par la République dominicaine, soit la note A42-WP/183, concernant la formation à la supervision des centres de contrôle de la circulation aérienne, et la note A42-WP/390 sur le parcours professionnel des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile, mettaient l'accent sur l'élaboration d'un parcours professionnel structuré pour les inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile, entièrement aligné sur le cadre de l'OACI sur le développement des compétences des inspecteurs, en vue d'harmoniser les compétences à l'échelle internationale, de renforcer la supervision nationale de la sécurité, et de soutenir la conformité avec le programme national de sécurité

opérationnelle et les résultats du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité (USOAP). La Türkiye a présenté deux notes d’information : la note A42-WP/507, qui mettait l’accent sur l’élimination des délais à durée fixe et la mise en place de calendriers de formation personnalisés dans le cadre de la formation et de l’évaluation fondées sur la compétence (CBTA), et la note A42-WP/508, qui portait sur le modèle d’organisme de formation agréé centralisé (CENTRAL ATO). Le Comité a aussi pris acte des notes d’information présentées par l’Indonésie, soit la note A42-WP/547 concernant l’avancement de la formation fondée sur la compétence au moyen des malles pédagogiques OACI, l’accent ayant été mis sur les efforts déployés par l’Indonésie en soutien à une normalisation mondiale des compétences, la note A42-WP/548, qui portait sur l’excellence en matière de formation platinée et l’expansion du programme de bourses de perfectionnement, et faisait état du rôle stratégique de l’Indonésie dans le renforcement des capacités en aviation au niveau mondial, et la note A42-WP/549 concernant la formation d’instructeurs, de concepteurs de cours et de validateurs reconnus par l’OACI, qui soulignait la détermination de l’Indonésie à veiller à la pérennité de la formation de qualité.

18.20 À la lumière des discussions, le Comité recommande que l’Assemblée plénière convienne :

- a) que l’OACI continue à élargir à l’échelle mondiale l’offre de cours en aviation normalisés et de qualité, en particulier dans les pays en développement, compte tenu des besoins à l’échelle nationale et régionale, en augmentant le nombre de membres de TRAINAIR PLUS, en qualifiant les instructeurs et en favorisant la collaboration mondiale ;
- b) que l’OACI plaide en faveur de la normalisation des programmes d’études, de la réduction des écarts entre la formation et l’emploi et de la mise en œuvre de systèmes de transférabilité des crédits et de mobilité du personnel ;
- c) que l’OACI demande une capacité réglementaire accrue et la création de programmes de formation de l’OACI portant sur l’innovation, l’environnement, la cybersécurité, la supervision, les plateformes numériques avancées et l’intégration de l’intelligence artificielle, et tenant compte des besoins nationaux ;
- d) d’exhorter l’OACI et les États membres à remédier à la pénurie de personnel technique et de supervision en planifiant les effectifs, en accordant des bourses et en rendant la formation accessible, pour appuyer la réalisation de la stratégie pour la prochaine génération de professionnels de l’aviation, du Plan pour la sécurité de l’aviation dans le monde (GASP), du Plan mondial pour la sûreté de l’aviation (GASeP) et de l’objectif stratégique *Aucun pays laissé de côté*.

— — — — —

Point 19 : Le multilinguisme à l’OACI

19.1 Le Comité a examiné la note A42-WP/36, présentée par le Conseil de l’OACI, qui souligne que le multilinguisme est un principe fondamental de l’Organisation. Elle fait état des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie de promotion du multilinguisme, approuvée à la 41^e session de l’Assemblée. Il s’agissait notamment d’élaborer un plan d’action traduisant la stratégie en actions globales et concrètes. Elle met l’accent sur le déploiement du système de gestion des services linguistiques (LSMS), les enquêtes sur la qualité des services et les compétences linguistiques du personnel, et la formation à la rédaction de rapports et de politiques. Parmi les autres réalisations figurent l’intégration de l’intelligence artificielle dans

les services linguistiques, la collaboration avec les entités des Nations Unies, la publication progressive des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans toutes les langues. La note aborde également les défis liés à la mise en œuvre de la stratégie, notamment en ce qui concerne les ressources financières et la perception des services linguistiques comme étant peu prioritaires. Les ressources devraient être identifiées dans le budget ordinaire et par le biais de contributions volontaires, y compris le détachement de spécialistes en langues des États membres.

19.2 Le Comité a aussi été saisi de la note A42-WP/222, présentée par la Chine, qui met en évidence l'importance du multilinguisme dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et la mise en œuvre des SARP, des PANS et de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. La note prie instamment les États d'éviter de considérer les services linguistiques comme des coûts réductibles et de reconnaître le multilinguisme comme un investissement à long terme. Pour relever les défis liés à l'intégration de l'intelligence artificielle, il a été nécessaire de revoir la cybersécurité et d'autres paramètres réglementaires, de traiter tous les outils et logiciels d'IA sur le même pied d'égalité et de manière impartiale, et de rationaliser les processus internes. L'OACI devrait faire mieux connaître la culture du multilinguisme, en l'intégrant comme un élément central du travail de l'Organisation.

19.3 Le Comité a examiné le document A42-WP/422, présenté par la Fédération de Russie, qui réaffirme son soutien au multilinguisme et à la parité de service dans les six langues de travail. Des préoccupations ont été exprimées quant à l'utilisation prédominante de l'anglais dans l'ensemble de l'Organisation, aux lacunes dans la mise en œuvre du plan d'action de la stratégie de promotion du multilinguisme, à l'absence d'un examen complet et systématique du multilinguisme et des statistiques consolidées nécessaires, aux problèmes d'externalisation, à la qualité de l'interprétation et de la traduction, à l'exclusion des services linguistiques des outils hautement prioritaires et à l'incapacité d'assurer la distribution simultanée des documents dans toutes les langues de travail.

19.4 Le Comité a appuyé dans l'ensemble les trois notes de travail, a pris la mesure du multilinguisme comme principe fondamental pour atteindre les objectifs de l'OACI et a mesuré l'importance des services linguistiques dans la mise en œuvre des SARP, des PANS et de l'initiative *« Aucun pays laissé de côté »*. La parité des six langues de travail était essentielle pour assurer une participation égale de tous les États membres aux activités de l'OACI. Le Comité a également souligné qu'il importait d'assurer la publication en temps voulu d'ouvrages de qualité dans toutes les langues de travail.

19.5 Le Comité a demandé au Secrétariat de l'OACI de continuer à tirer parti des nouvelles technologies, y compris de l'intelligence artificielle, pour améliorer encore l'efficacité et la qualité des services linguistiques, et a indiqué que l'intelligence artificielle et la numérisation ne devraient pas prendre le dessus sur les professionnels humains de la langue et leur formation, qui étaient primordiaux.

19.6 Un État membre a demandé au Secrétariat de maximiser l'impact des fonds alloués dans le budget ou provenant de contributions volontaires. Il n'a pas donné son appui aux initiatives relevant de la stratégie ou du plan d'action de promotion du multilinguisme qui comportent de nouvelles incidences financières et risquent d'augmenter les contributions futures des États membres ou d'entraîner des réductions dans d'autres travaux de l'OACI. Notant que les outils d'intelligence artificielle s'appuient sur un large éventail de données de formation, de méthodes de formation et de protections de cybersécurité, il soutiendrait uniquement l'utilisation d'outils d'intelligence artificielle qui intègrent certaines normes minimales et qui s'y conforment. Il n'a pas appuyé les notes A42-WP/222 et A42-WP/422, car elles contiennent des propositions détaillées qui nécessiteraient un examen approfondi des incidences financières et des conséquences qu'elles entraîneraient pour les États membres.

19.7 Le Secrétariat a informé le Comité que, bien qu'il ait adopté de nouvelles technologies, y compris l'intelligence artificielle, leurs capacités actuelles sont considérées comme complémentaires au travail des professionnels humains de la langue. Il continuera à tirer le meilleur parti des applications futures qui évoluent rapidement, afin d'améliorer encore l'efficacité et la qualité des services linguistiques. Il collabore également avec d'autres organismes des Nations Unies en vue d'adopter des politiques, des pratiques et des outils communs. La proposition de budget à croissance nominale nulle pour la prochaine période triennale, sans supplément pour les services linguistiques en tant que catalyseur de soutien, limiterait encore la capacité de l'Organisation à fournir des services linguistiques de qualité. Toutefois, le Secrétariat continuera de mettre en œuvre la stratégie de promotion du multilinguisme à l'OACI, sous réserve des ressources disponibles.

19.8 Le Secrétariat a en outre assuré qu'il continuerait de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité pour les services linguistiques, y compris les services fournis par des professionnels indépendants. Le Secrétariat a encouragé les États membres à fournir les ressources humaines et financières nécessaires et a noté que, comme le prévoit la stratégie de promotion du multilinguisme à l'OACI, le Directeur adjoint des Services linguistiques, publications et gestion des conférences a été désigné comme coordonnateur du multilinguisme, chargé de la mise en œuvre du multilinguisme à l'OACI.

19.9 Un État membre n'a pas soutenu le point a) visé par la suite à donner figurant dans la note A42-WP/36, car l'Assemblée n'avait pas reçu toutes les informations nécessaires sur la situation actuelle en matière de multilinguisme à l'OACI. Un autre État membre a indiqué qu'il n'était pas acceptable que le multilinguisme soit mis en œuvre sous réserve de disponibilité de fonds, car cela contreviendrait à un principe fondamental de la Convention de Chicago.

19.10 Après avoir examiné les notes A42-WP/36, A42-WP/222 et A42-WP/422, et à l'issue des délibérations, le Comité a recommandé que l'Assemblée, reconnaissant le multilinguisme comme une partie intégrante des programmes et activités de l'Organisation :

- a) prenne acte des efforts déployés par l'OACI en faveur de la mise en œuvre de la stratégie de promotion du multilinguisme de l'OACI et du plan d'action correspondant ;
- b) demande à l'OACI de poursuivre sa mise en œuvre de la stratégie de promotion du multilinguisme de l'OACI approuvée par la 41^e session de l'Assemblée, sous réserve de la disponibilité des ressources ;
- c) encourage les États membres à soutenir le multilinguisme par la collaboration, les détachements ou les contributions volontaires.

19.11 En conclusion, le président a salué la Journée internationale de la traduction, instituée par les Nations Unies en 2017, qui sera célébrée le 30 septembre. Il a rendu hommage aux interprètes, aux traducteurs et aux autres membres du personnel des services linguistiques, qui ont travaillé sans relâche dans les coulisses pour assurer la fluidité du flux d'informations au-delà des frontières linguistiques.

19.12 Le Secrétariat a invité les délégués à répondre à une enquête sur les services linguistiques et les services de conférence, afin de contribuer à l'évaluation et à l'amélioration des services dans ces domaines.

Point 20 : Innovation en aviation

Intelligence artificielle

20.1 À sa sixième séance, le Comité a examiné la note A42-WP/29, présentée par le Conseil de l'OACI, qui rend compte des mesures prises au cours du dernier triennat pour mettre en œuvre la résolution A40-27 de l'Assemblée, *Innovation en aviation*, notamment l'approbation par le Conseil de la Politique de l'OACI en matière d'innovation. Ce document de base a été élaboré pour donner suite aux constatations et aux recommandations découlant d'une évaluation indépendante menée par l'École des cadres du système des Nations Unies. Il assure la continuité des activités clés liées à l'innovation, notamment le Forum consultatif OACI-industrie (ICF), le dialogue continu, poussé et rassembleur avec les parties prenantes, et présente des mesures qui visent à inclure les innovateurs hors secteur susceptibles d'avoir un impact important et positif sur le secteur de l'aviation. Dans ses activités de base portant sur les politiques et les normes mondiales, l'OACI a mis en place une feuille de route en matière de normalisation afin que la réglementation reste toujours en amont de l'innovation. Dans une perspective stratégique, l'innovation a été présentée comme un catalyseur hautement prioritaire dans le Plan stratégique 2026-2050, afin qu'elle soit mise à contribution plus efficacement dans la réalisation de tous les objectifs stratégiques.

20.2 Dans le contexte de ces évolutions, la note A42-WP/29 a présenté une mise à jour de la résolution A40-27 de l'Assemblée et a recommandé d'ajouter des dispositifs qui renforceraient la mise en œuvre de la Politique de l'OACI en matière d'innovation, notamment en exhortant les États et les parties concernées à prendre des mesures complémentaires à celles de l'OACI. Ces mises à jour contribueraient à assurer une harmonisation de l'innovation à l'échelle du secteur. Le Comité est convenu qu'il était nécessaire que l'OACI engage le dialogue avec les États sur les aspects de la réglementation et de la mise en œuvre régissant l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA).

20.3 Le Comité a examiné la note A42-WP/401, présentée par le Belize au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)⁷, et qui contenait une analyse des possibilités et des avantages de l'IA pour l'aviation civile, soulignant ses incidences positives sur la gestion de l'exploitation.

20.4 Le Comité a examiné la note A42-WP/389, présentée par la Colombie, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)⁸, qui insistait sur le fait qu'il était crucial de comprendre le potentiel de l'IA et de prendre en compte divers facteurs pour son utilisation à bon escient.

20.5 Le Comité a examiné la note A42-WP/246, présentée par l'Arabie saoudite, décrivant la manière dont l'IA pouvait améliorer la capacité de l'Organisation à élaborer, à valider et à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs d'une manière plus souple, plus efficace et davantage axée sur les données.

20.6 Le Comité a examiné la note A42-WP/234, présentée par Singapour, coécrite par la Thaïlande et parrainée par le Canada, la Chine et la République de Corée, qui proposait que l'OACI joue un rôle de premier plan pour ce qui est des applications de l'intelligence artificielle à l'aviation.

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

⁸ 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).

20.7 Le Comité a examiné la note A42-WP/375, présentée par les Émirats arabes unis, qui portait sur l'impératif stratégique d'intégrer l'intelligence artificielle dans les administrations de l'aviation civile.

20.8 Toutes les notes ont recommandé différentes mesures que l'OACI voudra peut-être envisager afin de jouer un rôle précurseur et moteur dans l'utilisation de l'IA en aviation.

20.9 Le Comité a pris note des initiatives présentées dans les notes et des thèmes communs, dont la nécessité pour l'OACI d'élaborer des cadres réglementaires complets et des stratégies normalisées pour la mise en œuvre de l'IA ; les besoins en matière de renforcement des capacités et de formation ; et une collaboration renforcée entre l'OACI, les États membres, le secteur et le milieu universitaire. Il a noté que certains États recommandaient que l'Organisation envisage d'abord d'élaborer une vision stratégique et un cadre de haut niveau pour l'utilisation de l'IA en aviation, et a averti qu'il serait prématuré d'élaborer un cadre réglementaire et de prendre bon nombre des autres mesures proposées dans les notes de travail. Considérant que l'IA est un catalyseur essentiel, le Comité a néanmoins appelé à la prudence et à ne pas être trop normatif à ce stade précoce.

20.10 Le Comité a pris note des activités continues et planifiées de l'OACI, en vertu des sections concernées du plan d'action correspondant à la Politique de l'OACI en matière d'innovation, notamment des activités suivantes :

- 1) à l'heure actuelle, plusieurs groupes d'experts de l'OACI discutent de l'IA sous différentes formes, une tendance qui devrait gagner du terrain au cours du prochain triennat ;
- 2) le Secrétariat continue de coordonner ces activités en vue de s'assurer que les questions transversales sont harmonisées ;
- 3) le Secrétariat lance une démarche collaborative afin de procéder à une analyse prévisionnelle stratégique de l'IA en aviation, démarche qui mobilisera des États, les Nations Unies, le secteur, le milieu universitaire, entre autres. Une fois que le projet sera formulé, une lettre sera envoyée aux États et aux organisations internationales pour les inviter à apporter des contributions.

20.11 Le Comité a salué les initiatives des États membres visant à poursuivre les discussions sur l'IA à l'échelle mondiale et régionale. Le Comité a reconnu la valeur de telles manifestations pour faire avancer les travaux de l'OACI sur le sujet et a pris note des mécanismes en place permettant de contribuer de manière ciblée aux travaux de l'OACI.

20.12 S'il a pris note de l'accent résolument porté sur l'IA pendant les discussions, le Comité est convenu de ne pas énumérer d'innovations en particulier afin d'assurer une stabilité sur une plus longue période, ce qui évite de devoir modifier le texte en fonction de l'évolution des innovations utilisées par l'aviation.

20.13 Le Comité a pris note des progrès rapides de l'IA et de son adoption croissante dans de nombreux secteurs, y compris l'aviation, et il est convenu de la nécessité d'une approche collaborative et inclusive pour tous les acteurs concernés.

20.14 Le Comité a souligné en particulier la nécessité d'adopter une approche de mise en œuvre de l'IA qui favorise le dialogue entre les autorités de réglementation et les fabricants de systèmes.

20.15 Il a constaté les avantages potentiels d’une approche structurée pour tirer parti de l’IA dans toutes les activités de l’OACI, et a souligné la nécessité d’inscrire la question de l’IA, selon qu’il convient, au programme des travaux de l’Organisation. À cet égard, il est également convenu qu’il était nécessaire que l’OACI étudie l’utilisation de l’IA par les organismes de réglementation.

20.16 Le Comité a pris acte des différentes questions soulevées dans toutes les notes et a indiqué qu’il reviendrait au Conseil de l’OACI de déterminer la meilleure ligne de conduite à suivre, en tenant compte de la Politique en matière d’innovation ainsi que des besoins en ressources extrabudgétaires et de leur disponibilité.

20.17 Le Comité a pris acte des notes d’informations présentées par la Türkiye (A42-WP/511 et A42-WP/512) et le Conseil international de coordination des associations d’industries aéros spatiales (ICCAIA) (A42-WP/489).

Autres questions relatives à l’innovation en aviation

20.18 Le Comité a examiné la note A42-WP/217, révision n°1, présentée par le Brésil et appuyée par les États membres de la Commission latino-américaine de l’aviation civile (CLAC)⁹, qui préconisait d’adopter des dispositifs d’expérimentation réglementaire comme un mécanisme efficace pour renforcer l’agilité de la réglementation, la résilience et la prise de décisions fondée sur les éléments probants en aviation civile. Le Comité est convenu que l’OACI incorporerait des renvois aux dispositifs d’expérimentation, selon qu’il convient, dans ses éléments indicatifs, et a salué l’appel lancé aux États membres afin qu’ils intègrent les dispositifs d’expérimentation dans leurs boîtes à outils réglementaires, tout en veillant à ce que les considérations relatives à la sécurité et aux services de la circulation aérienne restent au cœur de tout cadre expérimental.

20.19 Le Comité a examiné la note A42-WP/218, présentée par l’Arabie saoudite, mettant à l’honneur le Forum de l’aviation du futur (FAF), tenu en 2024. La note s’est aussi intéressée à la prochaine édition, prévue pour avril 2026, qui, forte de la dynamique lancée, favorisera des partenariats internationaux plus complexes, fera progresser les priorités harmonisées avec l’OACI et sera la vitrine de solutions d’aviation transformatives. Le Comité a pris note des renseignements sur le Forum et a salué l’initiative décrite dans la note.

20.20 Le Comité a pris acte des notes d’information présentées par l’Indonésie (A42-WP/633), par la République de Corée (A42-WP/602), par Hermes Air Transport Organisation (A42-WP/420) et par le Réseau international pour la recherche en aviation (IFAR) (A42-WP/678).

20.21 À l’issue de ces discussions, la Commission est convenue de soumettre à la Plénière pour adoption le projet de résolution ci-après, qui remplace la résolution A40-27 de l’Assemblée :

Résolution 20/1 : Innovation en aviation

L’Assemblée,

Considérant que l’article 44 de la *Convention relative à l’aviation civile internationale* stipule que parmi les buts et objectifs de l’OACI figurent l’élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne internationale et l’encouragement de la planification et du développement du transport aérien international,

⁹ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du).

de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que l'article 37 de la Convention stipule que l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants [...] et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne,

~~*Considérant* que plusieurs conférences de l'OACI ont reconnu les avantages et difficultés réels et potentiels que l'innovation apporte à la sécurité, à l'efficacité, à la sûreté, à la facilitation, et à la durabilité économique et environnementale du transport aérien et qu'il faudrait offrir l'occasion aux États membres de tirer parti de ces avantages de manière à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté,~~

Considérant que le Plan stratégique de l'OACI pour 2026-2050 prend en compte les avantages et défis réels et potentiels que l'innovation peut apporter au secteur du transport aérien, constate que l'OACI vise à fournir aux États membres les outils, les connaissances et l'état d'esprit nécessaires pour concrétiser ces avantages d'une manière qui ne laisse aucun pays de côté, et par conséquent, considère l'innovation comme un catalyseur hautement prioritaire essentiel à la bonne mise en œuvre des objectifs stratégiques,

Reconnaissant que les dispositions de l'OACI s'appliquent à l'aviation civile ~~tous les utilisateurs de l'espace aérien civil~~, et que l'absence des activités de nature normative à l'échelle mondiale est susceptible d'entraver la mise au point de solutions technologiques innovantes et d'empêcher la concrétisation de leurs avantages en aviation ; et à cet égard, l'OACI peut tirer profit des interactions avec l'industrie pour recenser les avancées technologiques les plus récentes et les intégrer en temps voulu,

Reconnaissant que la cadence et la nature des innovations imposent aux organismes chargés de la réglementation aux niveaux national, régional et mondial de recourir aux nouvelles méthodologies, ainsi qu'au cadre y relatif fourni par l'OACI, qui facilitent l'évaluation et la mesure en temps voulu des avancées technologiques sur le plan de l'innovation en fonction d'une approche selon laquelle aucune préférence indue n'est accordée à une quelconque technologie,

Prenant acte de la Politique de l'OACI en matière d'innovation,

1. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre cette politique ;

~~2.~~ *Invite instamment* tous les États membres qui ont de l'expérience dans la facilitation de l'introduction de l'innovation en aviation civile et qui ont modifié leurs méthodes de réglementation afin de mieux évaluer et mesurer l'application de telles innovations à partager leur expérience avec d'autres États, à travers l'OACI ;

~~2.~~ *Charge* le Conseil d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, ainsi que ses méthodes de travail avec l'industrie, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile ;

~~3.~~ *Charge* le Conseil de l'OACI d'élaborer des politiques de haut niveau pour donner suite aux résultats de l'évaluation susmentionnée en s'appuyant sur les conclusions de l'évaluation à réaliser conformément au § 2 du dispositif, et ensuite, s'il le juge approprié et nécessaire, instaurer un cadre qui contribuera à veiller à l'élaboration opportune de politiques et de normes mondiales d'appui à l'amélioration continue de la sécurité, de l'efficacité, de la sûreté, de la facilitation, et de la performance économique et environnementale ; *Demande* aux États membres de soutenir les efforts de l'OACI pour faire en sorte que tous les États aient des possibilités équitables de développer et de déployer des

innovations dans le domaine de l'aviation, notamment en tirant parti des cadres d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pertinents proposés par l'OACI conformément à sa politique en matière d'innovation ;

4. ~~Charge le Conseil de demander au Secrétaire général de renforcer les liens avec les États, les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé, les milieux universitaires et les organismes concernés du système des Nations Unies afin d'établir, au niveau stratégique, un dialogue inclusif qui encouragera le renforcement de la collaboration et le partage d'expérience en matière d'innovation ;~~ Encourage les États membres à utiliser le cadre, fourni par l'OACI, qui permettra d'analyser en temps opportun s'il est nécessaire d'élaborer des politiques, des normes et d'autres dispositions mondiales indépendamment de la technologie, ainsi que des outils qui appuient le développement continu d'innovations dans le secteur de l'aviation internationale, et qui permettra aussi d'éviter l'adoption d'innovations prématurées ;

5. ~~Charge le Conseil d'envisager d'urgence la création avec l'industrie d'un organe de haut niveau chargé de lui fournir régulièrement des avis stratégiques en ce qui concerne l'innovation en aviation.~~ Demande aux États membres de soutenir les efforts de l'OACI visant à promouvoir la création d'un environnement où les innovations dans le domaine aérien peuvent prospérer dans toutes les régions de l'OACI, conformément à l'objectif stratégique Aucun pays laissé de côté, et en partenariat continu avec le secteur ;

6. Demande aux États membres d'encourager et d'aider les nouveaux acteurs de l'aviation, ainsi que les acteurs extérieurs au secteur qui ont mis au point des innovations qui pourraient contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI ;

7. Déclare que la présente résolution remplace la résolution A40-27.

Point 21 : Initiative sur la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP)

21.1 Le Comité exécutif examine la note de travail WP/21, révision n° 1, présentée par le Conseil de l'OACI, qui fait le point des activités menées à l'appui du Programme NGAP de l'OACI, et propose l'adoption d'une résolution révisée de l'Assemblée de l'OACI sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) et le développement des talents dans le domaine de l'aviation. Elle remplace la résolution A39-29 de l'Assemblée en étendant sa portée pour englober, outre les jeunes et les professionnels titulaires d'une licence, l'ensemble des professionnels de l'aviation à tous les stades de leurs carrières, notamment ceux en milieu de carrière, qui ne sont pas soumis à une licence, ou en provenance d'autres secteurs, et propose des solutions à la réduction des obstacles à l'entrée, notamment une amélioration de l'accès à une éducation abordable, l'octroi de bourses d'études, et un choix de formations plus souple.

21.2 Le Comité examine aussi l'Appel à l'action adopté lors du Sommet mondial NGAP 2025 de l'OACI, tenu à Durban (Afrique du Sud), du 12 au 14 août 2025, qui figure dans l'appendice A de la note WP/21, révision n°1. Cet appel à l'action recense des domaines prioritaires en vue d'une action collective des États et des parties prenantes, et complète la résolution révisée en mettant en lumière la nécessité de renforcer le leadership et la coordination, d'ajouter des compétences et des innovations futures aux systèmes de formation, d'assurer un accès généralisé aux métiers de l'aviation, de promouvoir une mobilité respectant la déontologie, d'élever la voix de la prochaine génération et de mobiliser des

ressources garantes d'une durabilité à long terme. Le Comité préconise une intensification de l'action à tous les niveaux pour mettre en œuvre l'Appel à l'action du Sommet mondial NGAP 2025 et la résolution actualisée, notamment en insérant des stratégies relatives à la main-d'œuvre de l'aviation dans les plans nationaux en la matière, les cadres régionaux et les plates-formes de coopération mondiale.

21.3 Le Comité examine la note WP/154, présentée par le Brésil avec l'appui de 20 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui met en avant le programme « Des ailes pour tous », une initiative nationale de promotion de la diversité, de l'équité et de l'inclusion dans le secteur de l'aviation. Le Comité apprécie pleinement sa pertinence au regard des pénuries de main-d'œuvre actuelles et à venir, soulignant le rôle essentiel des investissements dans une éducation et une formation de haute qualité comme leviers de croissance économique. Il prend en outre acte de l'alignement du programme sur la stratégie du NGAP, le Programme OACI sur l'égalité des sexes et le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies, en particulier les objectifs de développement durable (ODD) 4, 5, 8, 9 et 10, et encourage sa diffusion par les canaux de l'OACI en tant qu'exemple de bonne pratique. Il invite également les États membres à envisager des initiatives similaires adaptées aux contextes locaux et à développer des initiatives de sensibilisation visant à éliminer les obstacles auxquels se heurtent les groupes sous-représentés.

21.4 Le Comité examine la note WP/407, présentée par le Chili avec l'appui de 18 États membres de la CLAC, qui souligne l'importance du développement professionnel des générations actuelles et futures de professionnels dans les systèmes de CNS/ATM. Le Comité constate que, compte tenu du fait que les carrières techniques et opérationnelles de ces professionnels sont plus courtes par rapport à l'âge normal de la retraite, des cheminements de carrière durables sont nécessaires pour conserver l'expertise et faciliter la transition vers des rôles de leadership et de prise de décisions. Il encourage les États membres à collaborer avec les universités pour promouvoir le développement professionnel continu à tous les stades de la vie professionnelle, et leur demande de recueillir et de partager avec l'OACI des renseignements sur les retombées positives de la rétention et de l'usage judicieux du capital humain expérimenté des CNS/ATM. Le Comité demande en outre aux États membres d'aider les ANSP à soutenir ces transitions par le biais de formations à la gestion et au leadership et encourage l'OACI à promouvoir un développement professionnel soutenu dans les systèmes de CNS/ATM, un pilier fondamental de la navigation aérienne mondiale, y compris pour la prise de décisions à moyen et long terme.

21.5 Le Comité examine la note WP/151, présentée par le Japon, qui décrit les efforts diversifiés déployés par les États pour mobiliser et utiliser des ressources humaines aéronautiques dans les domaines techniques, opérationnels et de gestion. Il prend note des initiatives prises par la Direction de l'aviation civile du Japon pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre touchant les mécaniciens aéronautiques, les pilotes, le personnel d'assistance en escale et les contrôleurs de la circulation aérienne, en s'engageant notamment dans la réforme du système d'octroi de licences, l'amélioration des conditions de travail et les mesures visant à promouvoir une plus grande participation des femmes, avec une cible de 10 % pour les pilotes et les mécaniciens au cours de la prochaine décennie. Le Comité tient également compte de l'importance d'attirer, de retenir et de développer du personnel qualifié pour soutenir la croissance de l'aviation, se dit favorable au renforcement de la collaboration par le biais du Programme NGAP de l'OACI et du Groupe de travail mondial sur les compétences en aéronautique et en aérospatiale (GAAST), et encourage l'échange de bonnes pratiques entre les États.

21.6 Le Comité examine la note WP/152, présentée par l'Afrique du Sud, qui fait état d'un large éventail d'initiatives nationales en réponse aux défis liés au NGAP, y compris des campagnes de sensibilisation, telles que les activités menées au titre du Programme conjoint de sensibilisation à l'aviation et de la Journée de l'aviation civile internationale, des initiatives de tutorat dans le domaine des STIM, et des mécanismes de financement sous forme de bourses, de parrainages et de programmes de formation et d'apprentissage dont bénéficient en tout plus de 70 000 apprenants chaque année. Le Comité soutient les

mesures de sensibilisation des jeunes, l'appui financier, les initiatives inclusives et la promotion des partenariats public-privé, et encourage l'échange de bonnes pratiques entre les États. Par ailleurs, il prie instamment l'OACI de veiller, en collaboration avec les États membres, à ce que les questions de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes et des filles soient abordées et prises en compte dans toutes les initiatives NGAP. Un État souligne qu'il est nécessaire de veiller à ce que la promotion active de l'avancement des femmes et des filles reste fondée sur le mérite. Il encourage aussi l'OACI à adopter une terminologie précise qui rend compte des réalités biologiques, tout en veillant à l'application des normes les plus rigoureuses dans les rôles essentiels à la sécurité.

21.7 Le Comité examine la note WP/153, présentée par le Royaume-Uni, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'Afrique du Sud, le Brésil, les Émirats arabes unis, la France, le Japon, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association des services aéroportuaires (ASA World), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Organisation de formation JAA (JAA TO), la Royal Aeronautical Society (RAeS), et l'Association internationale du fret aérien (TIACA), qui souligne l'importance d'étendre la portée du programme NGAP de l'OACI pour englober, outre les jeunes et les professionnels titulaires d'une licence, l'ensemble des professionnels de l'aviation, y compris ceux qui ne sont pas soumis à une licence ou qui se trouvent en milieu de carrière ou en transition, et s'estime favorable à la résolution révisée de l'Assemblée sur le NGAP qui reflète cette approche. Le Comité met en avant le risque que les pénuries de main-d'œuvre actuelles et à venir posent pour la sécurité, la sûreté et la résilience de l'aviation. Il souligne en outre la nécessité que les États travaillent plus étroitement avec les universités et le secteur, et encourage l'OACI à collaborer avec le secteur et les programmes mis en place par les États afin de partager des ressources, des renseignements et des bonnes pratiques en créant un groupe de travail sur le NGAP. Le Comité prend également note du rôle joué par le Groupe de travail mondial sur les compétences en aéronautique et en aérospatiale (GAAST) en tant que plate-forme de partage des données, de reconnaissance mutuelle des qualifications et de dissémination des pratiques exemplaires, et prend note de l'appel lancé aux États, aux établissements d'enseignement et au secteur pour qu'ils soutiennent les efforts de l'OACI en apportant leur expertise technique, en partageant des données et en faisant des contributions volontaires financières ou en nature.

21.8 À la lumière de ses délibérations, le Comité décide de recommander à la Plénière ce qui suit :

- a) adopter la résolution révisée sur le NGAP et le développement des talents dans le secteur de l'aviation et approuver l'Appel à l'action du Sommet mondial NGAP 2025 de l'OACI ;
- b) inviter l'OACI à envisager d'établir un groupe de travail sur le NGAP en vue de favoriser la collaboration entre les parties prenantes ;
- c) mettre en exergue l'importance de mobiliser des ressources supplémentaires, y compris des contributions volontaires financières et en nature, une expertise technique et un partage de données, pour soutenir le programme NGAP de l'OACI et appuyer les efforts collectifs nécessaires pour assurer la résilience et la durabilité du système de l'aviation mondiale.

21.9 Le Comité prend note des notes d'information suivantes : WP/504, présentée par le Pakistan ; WP/278, présentée par le Groupe de travail mondial sur les compétences en aéronautique et en aérospatiale (GAAST) ; WP/412, présentée par la Hermes Air Transport Organization et WP/674, présentée par le Forum international pour la recherche en aviation (IFAR).

Résolution 21-1 : ~~NGAP: Prochaine génération de professionnels de l'aviation~~ – Développement des talents dans l'aviation mondiale

L'Assemblée,

Constatant que l'aviation est une industrie en expansion qui joue un rôle crucial dans la promotion de la connectivité mondiale tout en contribuant au développement et à la croissance économiques partout dans le monde,

Consciente que, pour répondre aux besoins grandissants de l'aviation et assurer le fonctionnement sûr et efficace du système de transport aérien, il faut des professionnels qualifiés et compétents, ~~ainsi qu'une~~ englobant une main-d'œuvre aéronautique diversifiée,

Notant que les insuffisances de personnel peuvent avoir une incidence sur la sécurité, la sûreté et la capacité à atteindre les objectifs stratégiques de l'OACI.

Compte tenu de l'importance d'attirer, de former et de retenir des talents dans divers rôles de l'aviation, y compris le personnel, les professionnels et les travailleurs de l'aviation générale certifiés, il est crucial de répondre de manière complète aux besoins du secteur,

Considérant que, pour répondre aux besoins actuels et futurs en ressources humaines, il est important que les États et le secteur s'engagent ~~auprès de la prochaine génération de professionnels de l'aviation,~~ ~~non seulement~~ auprès des jeunes qui entament leur carrière, mais aussi qu'ils adoptent une approche indépendante de l'âge, qui valorise les contributions des travailleurs de toutes les cohortes générationnelles et attire et forme des talents d'autres secteurs,

Consciente que les États en développement sont confrontés à un défi particulier lié à la perte de professionnels de l'aviation à un rythme plus rapide que celui de leur remplacement en raison de la forte demande en professionnels de l'aviation qualifiés sur le marché international, il est crucial de parvenir à une bonne compréhension de tous les aspects relatifs à la situation et d'y remédier en mettant en place des initiatives stratégiques dans le cadre du NGAP,

Considérant qu'il est essentiel d'améliorer la perception du secteur de l'aviation pour attirer et retenir un vivier de talents durable, ce qui nécessite des stratégies ciblées pour promouvoir l'aviation comme une carrière de choix, compétitive et gratifiante à tous les niveaux,

Notant que les partenariats entre les ~~gouvernements~~ États membres, les organisations régionales, le secteur et les établissements de formation sont importants pour attirer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation, ~~tout en tenant compte de l'égalité des sexes,~~ tout en mesurant l'importance de promouvoir l'égalité des chances et l'autonomisation des femmes dans le développement du personnel de l'aviation,

1. *Prie instamment* les États membres de travailler avec ~~la communauté aéronautique~~ les parties prenantes concernées afin de déterminer les besoins à long terme en ressources humaines et d'établir des stratégies pour attirer, former et retenir les professionnels de l'aviation, ~~et les retenir dans le secteur des talents les professionnels de l'aviation, en tenant compte de l'égalité des sexes,~~ en tenant dûment compte de l'inclusion et de l'égalité des chances, en veillant à ce que les femmes soient pleinement en mesure de participer et de progresser dans le secteur de l'aviation ;
2. *Encourage* les autorités de l'aviation civile à communiquer et à coopérer avec les organismes gouvernementaux et syndicaux chargés de la formation, le réseau du programme TRAINAIR PLUS

(TPP), le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC), les institutions et les centres de recherche en aéronautique, ainsi que le secteur de l'aviation, en vue d'élaborer des stratégies visant à promouvoir l'aviation et à former des professionnels et des travailleurs généraux de l'aviation compétents et à les retenir dans les États le secteur, en encourageant les initiatives de participation dès le plus jeune âge dans les écoles et les communautés afin d'inciter les jeunes, y compris les filles, à poursuivre une carrière dans l'aviation ;

3. *Encourage* les États membres à faciliter, au moyen d'orientations et de pratiques d'évaluation convenues à l'échelle internationale pour la reconnaissance mutuelle des compétences et des licences, les procédures administratives pour permettre un mouvement fluide ~~la libre circulation des~~ professionnels d'un pays à l'autre ;
4. *Prie instamment* les États membres, les milieux universitaires et le secteur de mettre en œuvre des initiatives ciblées qui réduisent les obstacles à l'entrée, notamment en améliorant l'accès à une éducation abordable, en accordant des bourses d'études et en offrant des options de formation flexibles ;
5. *Prie instamment* les États membres, les milieux universitaires et le secteur d'élaborer et mettre en œuvre de manière concertée des initiatives clairement définies, telles que des programmes d'échange de connaissances, des projets de formation conjoints, des ateliers de renforcement des capacités et un soutien consultatif technique, visant spécifiquement à renforcer les capacités en matière de formation dans les États en développement. Ces efforts devraient viser à atténuer les difficultés liées à la rétention des professionnels qualifiés de l'aviation, contribuant ainsi positivement au développement durable et à la résilience des effectifs de l'aviation dans ces régions ;
6. *Recommande* que le champ d'application du programme NGAP soit élargi afin d'attirer, de développer et de retenir des talents de l'aviation de toutes générations, de tous horizons et de tous niveaux d'expérience ;
7. *Encourage* les États membres à promouvoir les meilleures pratiques visant à répondre aux besoins en évolution et aux valeurs des talents ~~la prochaine génération de professionnels de l'aviation,~~ renforçant ainsi ~~afin de favoriser l'attraction et la rétention,~~ la productivité, les performances, ~~le recrutement~~ et la sécurité du personnel ;
8. *Incite* les États membres à envisager de mettre à profit des initiatives telles que le Programme des ambassadeurs mondiaux de l'OACI, dans le but d'accroître l'intérêt et la participation à l'échelle mondiale dans le secteur de l'aviation ;
9. *Charge* le Conseil de veiller à ce que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file, en facilitant la communication et la collaboration avec les États et le secteur pour appuyer non seulement l'élaboration de prévisions, de stratégies, d'outils de planification et de lignes directrices, mais aussi la mise en commun de meilleures pratiques afin de susciter et de cultiver l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation ;
10. *Encourage* les États membres, les organisations internationales et régionales, le monde universitaire et le secteur à soutenir le programme NGAP, en tant qu'élément intégré, entre d'autres, du renforcement des capacités, en fournissant des experts techniques, des orientations et des ressources (humaines et financières, et données) pour contribuer à atteindre les objectifs du programme.

APPEL À L'ACTION DU SOMMET MONDIAL 2025 SUR LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP)

(Durban, Afrique du Sud | 12 – 14 août 2025)

En réponse au besoin mondial croissant de constituer un personnel de l'aviation résilient, inclusif, non discriminatoire et prêt pour l'avenir, et conformément aux objectifs stratégiques de l'OACI et à la stratégie mondiale sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), le Sommet mondial 2025 sur le NGAP appelle toutes les parties prenantes, aux niveaux mondial, régional et national, à prendre des mesures collectives dans les domaines prioritaires suivants :

1. Renforcer les initiatives et la coordination en matière de planification du personnel de l'aviation

- Intégrer les priorités du NGAP et du développement des talents dans les plans nationaux d'aviation et les programmes de développement nationaux, en faisant du suivi des compétences, de l'éducation, du renforcement des capacités et de la sensibilisation des piliers fondamentaux.
- Adopter des stratégies NGAP assorties d'objectifs, d'allocations budgétaires et de mécanismes de responsabilité clairs pour garantir une action soutenue en matière de développement des talents.
- Nommer des points focaux NGAP dans chaque État et entité concernée pour coordonner les parties prenantes et suivre les progrès.
- Encourager l'harmonisation des cadres de suivi et de prévision des besoins de main-d'œuvre, tels que les observatoires nationaux du personnel de l'aviation, afin de collecter et d'analyser les données sur les emplois, la démographie et la demande future de compétences, en s'appuyant sur une plus grande harmonisation des politiques et des structures de direction.

2. Mettre en adéquation l'éducation et la formation avec les besoins du secteur et les compétences futures

- Veiller à ce que les systèmes d'éducation et de formation reflètent l'évolution des besoins du secteur grâce à une collaboration structurée entre les universités, les établissements de formation, l'industrie et les autorités de l'aviation civile (AAC), en harmonisant les programmes d'études, les modèles de certification et les compétences futures avec les réalités opérationnelles, tout en veillant à ce que chaque diplômé ait accès à une expérience pratique, à des apprentissages, à des stages et à des filières d'accès à l'emploi clairement définies.
- Encourager les programmes de jumelage et les réseaux d'apprentissage par les pairs entre les établissements universitaires, les centres de formation et les AAC afin de renforcer les capacités, de favoriser le transfert de connaissances et d'élargir l'accès à une formation aéronautique de qualité à l'échelle mondiale.
- Favoriser l'innovation dans la conception des lieux de travail, les méthodes de formation et les modèles de certification afin de s'aligner sur la transformation du secteur et de garantir une mise en œuvre non discriminatoire et équitable dans toutes les régions.
- Encourager l'adoption de méthodes d'apprentissage flexibles et fondées sur la technologie, y compris les micro-crédits, les formats hybrides et l'enseignement axé sur l'IA, pour répondre aux attentes des nouvelles générations d'apprenants, à l'évolution des besoins du secteur de l'aviation et à l'exigence d'un accès équitable dans toutes les régions et tous les groupes.

- Promouvoir l'investissement dans la recherche appliquée, l'innovation pédagogique, l'apprentissage et l'expérimentation intersectorielle afin de moderniser les systèmes d'éducation et de formation en aviation.

3. Supprimer les obstacles à l'entrée et assurer un large accès aux carrières dans l'aviation

- S'engager à réduire les obstacles financiers, géographiques et sociaux au moyen de bourses d'études, de campagnes de sensibilisation et de mécanismes de financement ciblés.
- Consolider et étendre le Programme de formation destiné aux pays en développement de l'OACI, ainsi que les programmes de bourses d'études et de perfectionnement, afin de garantir l'accès non seulement des jeunes professionnels, mais aussi des étudiants, en offrant des possibilités équitables de formation spécialisée et de contact précoce avec le secteur.
- Promouvoir des filières d'accès intéressantes pour les personnes qualifiées issues de groupes sous-représentés, y compris l'autonomisation des filles et des femmes, des jeunes et des personnes vivant dans des régions mal desservies, afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.
- Mettre en œuvre des partenariats intersectoriels pour veiller à l'inclusion de mécanismes d'éducation et de financement équitables dans les stratégies nationales et régionales de développement du personnel.
- Conformément au Programme OACI des ambassadeurs mondiaux, nommer des ambassadeurs et des champions de la sensibilisation à l'aviation aux niveaux national et régional afin de faire mieux connaître les carrières dans le domaine de l'aviation, en particulier pour les jeunes et les femmes.

4. Promouvoir la mobilité et la reconnaissance mutuelle des compétences au-delà des frontières

- Inciter les États et les organismes de réglementation à faciliter la reconnaissance des compétences et des diplômes en encourageant la validation des licences, la reconnaissance mutuelle des qualifications et la rationalisation des procédures d'accréditation et de délivrance de visas dans le cadre de la coopération régionale et bilatérale, afin de promouvoir la mobilité équitable et éthique des professionnels, en particulier depuis et dans les pays en développement, et renforcer la résilience et le développement à long terme du personnel.
- Développer et harmoniser des mécanismes tels que le Programme TRAINAIR PLUS de l'OACI et les réseaux d'établissements universitaires de formation aéronautique afin d'améliorer la reconnaissance et la comparabilité de la qualité de la formation aéronautique et de renforcer l'harmonisation réglementaire.
- Promouvoir des stratégies équilibrées en matière de personnel qui associent le développement des talents locaux à des cadres de mobilité équitables, en veillant à ce que l'aviation demeure un facteur de mobilité sociale et de développement, en particulier dans les régions les moins privilégiées.
- Concevoir des initiatives pratiques propres à chaque région (par exemple en Afrique et en Asie) pour remédier à l'absence de cadres harmonisés pour la reconnaissance des licences et la mobilité professionnelle.

5. Faire entendre la voix de la nouvelle génération

- Reconnaître le rôle essentiel des jeunes professionnels et des étudiants pour façonner l'avenir de l'aviation, et s'engager à intégrer systématiquement leurs points de vue

dans l'élaboration des politiques, la conception des programmes et les structures de gouvernance.

- Créer des mécanismes formels tels que des conseils de jeunes, des rôles consultatifs et des sièges consultatifs afin de garantir une participation significative des jeunes à la prise de décision et de renforcer le dialogue intergénérationnel et l'exercice partagé des responsabilités.
- Lancer des initiatives en faveur de la mobilité des jeunes afin d'offrir des possibilités de formation, d'échanges et d'initiation professionnelle à l'échelle internationale et régionale, et encourager les stages structurés au sein des autorités de l'aviation civile, des bureaux régionaux de l'OACI et auprès des partenaires du secteur.
- Soutenir la recherche et l'innovation chez les jeunes en finançant des projets, des centres d'activité, des hackathons et des entreprises dirigées par des jeunes, et organiser des concours annuels pour relever des défis réels dans le domaine de l'aviation.
- Établir des filières structurées de mentorat entre les jeunes et le secteur afin de faciliter l'entrée dans la carrière et le développement professionnel à long terme.

6. Renouveler l'image de l'aviation en tant que secteur professionnel motivé, non discriminatoire et durable

- Encourager des stratégies de communication concertées visant à repositionner l'aviation comme secteur d'innovation, de durabilité, de croissance économique, de connectivité et de développement sociétal.
- Promouvoir les campagnes de sensibilisation nationales et régionales, les initiatives de promotion de l'image de marque des employeurs et la participation précoce dans les écoles et les communautés, y compris les modèles, les ambassadeurs de l'aviation, le mentorat et les programmes d'immersion.
- Tirer parti des médias sociaux et des plateformes de partage des connaissances pour améliorer la visibilité et l'attrait des carrières dans l'aviation pour tous.
- Favoriser des environnements de travail favorables et promouvoir l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée afin d'accroître le maintien du personnel et l'attrait des professions de l'aviation.
- Encourager des évaluations complètes des salaires et des perspectives de carrière afin de garantir des rémunérations et avantages compétitifs et des possibilités de promotion.
- Promouvoir l'égalité des chances et les pratiques non discriminatoires en matière de recrutement, de maintien du personnel et de progression de carrière dans le secteur de l'aviation.

7. Renforcer les partenariats régionaux et mondiaux pour le développement des talents

- Renforcer la coopération entre les gouvernements, les AAC, le secteur, les universités et les organismes de formation afin d'harmoniser les stratégies en matière de personnel et de partager les bonnes pratiques.
- Favoriser l'élaboration conjointe d'outils de planification, de modèles de financement, de cadres de reconnaissance mutuelle et de mécanismes de partage des ressources.
- Promouvoir les centres d'excellence régionaux, les pôles transfrontaliers de renforcement des capacités et les réseaux d'apprentissage en équipe.
- Encourager les partenariats avec les organisations de jeunes, les ONG et les groupes militant en faveur de l'éducation afin d'amplifier la sensibilisation et de susciter un intérêt accru de la population pour l'aviation.

- Promouvoir l'inclusion des priorités en matière de personnel dans les programmes d'intégration économique régionale afin de garantir un soutien politique et financier à long terme.
- Renforcer les instances de coopération régionale (par l'intermédiaire de l'OACI et des organisations régionales) afin de partager les prévisions, d'échanger les bonnes pratiques et de planifier conjointement les capacités en main-d'œuvre.

8. Développer le transfert de connaissances, le mentorat et la planification de la relève

- Établir des cadres mondiaux et régionaux pour le mentorat, le transfert de connaissances et la planification de la relève dans les professions de l'aviation.
- Encourager les professionnels retraités et expérimentés à participer à des activités de mentorat et de formation afin de préserver les connaissances institutionnelles.
- Tirer parti de la technologie pour créer des réseaux mondiaux de mentorat, des apprentissages virtuels et des plateformes intergénérationnelles de partage des connaissances.
- Adopter des politiques intégrant la planification de la relève dans les stratégies organisationnelles afin d'assurer la continuité de l'expertise.
- Établir des systèmes pour reconnaître et récompenser le mentorat comme responsabilité professionnelle dans toutes les disciplines aéronautiques.

9. Mobiliser les ressources et des investissements pour le développement du personnel

- Inciter les États, l'industrie et les partenaires de développement à allouer des fonds aux initiatives NGAP, y compris les bourses d'études, les infrastructures de formation et la recherche.
- Obtenir le soutien des banques multilatérales de développement, des donateurs et des institutions philanthropiques pour financer des initiatives en faveur de la main-d'œuvre grâce à des mécanismes novateurs.
- Établir des partenariats public-privé pour soutenir l'investissement à long terme dans le développement du personnel de l'aviation.
- Donner la priorité aux investissements dans les régions mal desservies afin de combler les lacunes en matière de formation, afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.
- Développer la coopération internationale pour orienter les ressources vers les centres de formation, les installations de simulation et les plateformes numériques.
- Obtenir des contributions volontaires des États et des partenaires du secteur pour soutenir la stratégie mondiale de l'OACI sur le NGAP et les outils de mise en œuvre.

10. Assurer le suivi et faire appliquer le principe de responsabilité

- Inciter les États membres et les parties prenantes à rendre compte des actions relatives au NGAP lors des assemblées de l'OACI, des événements régionaux et des forums de parties prenantes.
- Mettre en place des mécanismes de suivi des progrès et de partage des enseignements tirés aux niveaux mondial et régional.

Le Sommet invite toutes les parties prenantes à traduire ces engagements en actions concrètes aux niveaux national, régional et mondial et à garantir un suivi efficace, la responsabilité et une coopération continue. Il encourage en outre la mobilisation de ressources adéquates et de contributions volontaires à l'appui de

la mise en œuvre de ce programme, en vue de se doter d'un personnel mondial de l'aviation résilient, inclusif et durable, en veillant à ce qu'aucun talent et aucune génération ne soient laissés de côté.

Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Questions de principe relatives à l'Organisation et à la Convention de Chicago

22.1 La note de travail A42-WP/505, présentée par l'Argentine, invite les États membres à entreprendre des études afin d'évaluer et de déterminer s'il y a lieu ou non d'amender la Convention de Chicago. Le Secrétaire du Comité exécutif a rappelé que la résolution A4-3 adoptée à la 4^e session de l'Assemblée en 1950 fixe la politique et le programme en matière d'amendement de la Convention de Chicago. La résolution dispose en particulier qu'un amendement de la Convention peut être justifié lorsque l'un ou les deux cas ci-après se présentent : i) l'expérience prouve que l'amendement est nécessaire, et/ou ii) il est possible de démontrer que l'amendement est utile ou souhaitable. Le Secrétaire a également fait observer que, depuis l'entrée en vigueur de la Convention de Chicago, l'article 94 de cette dernière n'avait jamais été amendé.

22.2 Bien qu'une délégation se soit dite favorable à la proposition d'entreprendre d'amender la Convention de Chicago, une nette majorité des délégués qui ont pris la parole ne se sont pas prononcés en faveur de la note de travail. Il a été souligné qu'il n'était pas opportun, en ce moment, d'entreprendre un tel examen compte tenu du contexte géopolitique et du fait que cela pouvait poser de graves problèmes pour l'Organisation au regard de ses priorités actuelles et des incidences qui en résulteraient sur les ressources. Il a également été relevé que la Convention de Chicago s'était avérée suffisamment souple au fil du temps et que tous les efforts visant à la moderniser devraient être menés dans le cadre existant. Une délégation a également souligné qu'en vertu de son article 4 (non-rétroactivité de la présente Convention), la *Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités* ne s'appliquait pas à la Convention de Chicago.

22.3 En conclusion, le Président a constaté que les délégations qui s'étaient exprimées ne s'étaient pas prononcées, dans leur majorité, en faveur de la proposition tendant à entreprendre des travaux en vue d'amender la Convention de Chicago. Les conclusions exposées dans la note de travail n'ont par conséquent pas reçu le soutien du Comité.

22.4 Le Comité exécutif a examiné la note A42-WP/224, présentée par la Nouvelle-Zélande et l'Australie et appuyée par les États de la région Asie-Pacifique, qui traitait des difficultés rencontrées par les États membres de l'OACI de la région Asie-Pacifique pour gérer le flux de lettres qui leur sont adressées par l'OACI et y répondre. Sur la base d'une enquête (A42-WP/625), la note a mis en évidence les problèmes principaux tels que le manque d'expertise technique et de personnel, les difficultés à traiter le volume important de lettres et la nécessité de clarifier le degré de priorité des communications.

22.5 Le Comité a très largement appuyé la note A42-WP/224, à la suite de quoi le Secrétariat s'est engagé à faire immédiatement le nécessaire pour rendre les lettres aux États plus accessibles et plus faciles à gérer. En particulier, le Secrétariat est convenu d'améliorer la communication en classant clairement les lettres aux États en fonction de leur priorité et en distinguant les lettres hautement prioritaires qui ont trait à l'adoption ou à la modification de normes et pratiques recommandées (SARP). Le Secrétariat proposera également de nouveaux moyens de partager l'information, en particulier pour ce qui est des lettres aux États qui pourraient être qualifiées de lettres « pour information et suite à donner » (par exemple, possibilités de détachement, cadres régionaux de formation, symposiums).

Gestion des crises

22.6 Le Comité a examiné la note A42-WP/262, présentée par le Brésil et appuyée par les États membres¹ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui portait sur le renforcement de l'intégration entre les systèmes nationaux de suivi de crises et les mécanismes d'intervention mondiale de l'OACI. Le Comité a estimé qu'il importait d'améliorer l'intégration entre les structures nationales de suivi de crises et les mécanismes d'intervention mondiale de l'OACI afin de renforcer la résilience et la réactivité en matière de gestion des crises dans le domaine de l'aviation.

22.7 Le Comité a examiné la note A42-WP/293, présentée par l'Égypte, qui a souligné le rôle de l'État dans le maintien de la sécurité de l'aviation pendant une crise régionale et a mis en avant le besoin de modernisation et la nécessité du soutien de l'OACI. Le Comité a pris acte du rôle central joué par l'Égypte dans le maintien de la continuité et de la sécurité de l'aviation durant les conflits régionaux et a noté qu'il était urgent de moderniser l'infrastructure de gestion de l'espace aérien de l'Égypte avec le soutien de l'OACI.

22.8 Le Comité a examiné la note A42-WP/410, présentée par le Guatemala et appuyée par les États membres² de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), qui portait sur la planification des mesures d'exception pour les services de navigation aérienne en Amérique centrale. Le Comité a pris note de l'harmonisation avec les normes de l'OACI et de l'importance de la sécurité et de la durabilité sur le plan régional. Constatant l'approche globale de la COCESNA en matière de planification des mesures d'exception, il a souligné la nécessité pour les États membres d'aligner leurs réglementations sur les dispositions de l'OACI relatives à la gestion des situations d'exception afin de garantir la sécurité, la continuité et l'efficacité des services de navigation aérienne.

22.9 Le Comité a salué des États pour leurs efforts d'intervention en cas de crise et d'urgences, et pour l'excellent niveau de collaboration entre toutes les parties prenantes relativement à la gestion des perturbations de l'espace aérien. Le Comité a rappelé que l'élaboration d'un cadre mondial de l'OACI pour la préparation et la réponse aux crises avait été lancée et que celui-ci comprendrait des éléments indicatifs, des programmes de formation et des plans de soutien à la mise en œuvre à l'échelle mondiale afin de veiller à ce que les États, l'OACI et toutes les parties prenantes soient bien préparés à intervenir et à gérer efficacement les crises et les événements imprévus. Le Comité a invité les États et les organisations internationales à continuer d'appuyer les efforts de l'OACI, car leur collaboration active est essentielle pour renforcer l'efficacité et favoriser les progrès dans ce domaine.

Efficacité des normes et pratiques recommandées (SARP)

22.10 Le Comité a examiné la note A42-WP/281, présentée par le Brésil et appuyée par les États membres³ de la CLAC, qui plaide en faveur de l'adoption de procédures d'évaluation des résultats de la réglementation (ROA) dans le cadre réglementaire de l'OACI. La note a mis en avant la nécessité de compléter les mécanismes actuels de supervision fondée sur la conformité, comme le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et le Programme universel d'audits de sûreté (USAP), par des évaluations axées sur les résultats, afin de déterminer si les mesures réglementaires atteignent effectivement les objectifs voulus sur les plans de la sûreté, de la sécurité, de l'efficacité et de l'environnement. Elle a souligné l'importance d'intégrer des objectifs clairs, des données de référence, des indicateurs de performance, la participation des parties prenantes et des mécanismes de retour

¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

² Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

³ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du).

d'information dans le cycle réglementaire afin de renforcer la transparence, le principe de responsabilité et l'apprentissage institutionnel. Le Comité s'est dit conscient de l'importance de l'évaluation des résultats de la réglementation comme outil permettant de renforcer la supervision stratégique, de promouvoir l'apprentissage institutionnel et d'améliorer la responsabilité dans le secteur de l'aviation civile.

22.11 Le Comité a examiné la note A42-WP/288, présentée par les États-Unis, sur l'examen et l'analyse de normes internationales applicables visant à assurer leur pertinence et à en améliorer la mise en œuvre. La note a mis en avant les défis posés par le volume et la complexité croissants des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI, qui touchent à la fois la gestion de l'OACI et la mise en œuvre effective par les États. Le Comité est convenu de la nécessité de procéder à un examen et à une analyse, par ordre de priorité, des normes de l'OACI afin de déterminer et de corriger les dispositions obsolètes, redondantes ou inutilement prescriptives, dans le but de renforcer leur pertinence et leur mise en œuvre et d'alléger la charge des États et de l'OACI. En conclusion de l'examen de la présente note de travail, le Comité a toutefois fait remarquer qu'il importait de suivre le processus d'élaboration et de mise à jour des normes et pratiques recommandées par les organes compétents de l'OACI, et ce de manière transparente et inclusive.

Examen de l'application des résolutions A41-1, A41-2 et A41-3 de l'Assemblée

22.12 Le Comité a examiné les notes A42-WP/52, A42-WP/53 et A42-WP/54, présentées par le Conseil de l'OACI, ainsi que la note A42-WP/95, présentée par la République populaire démocratique de Corée.

22.13 Un grand nombre des délégations qui sont intervenues ont déclaré souscrire à la teneur des notes A42-WP/52, A42-WP/53 et A42-WP/54. Plusieurs d'entre elles ont mis en lumière le processus rigoureux, structuré et transparent suivi par le Conseil, conformément à l'article 54, alinéa k), de la Convention de Chicago, et ont constaté dans chaque cas que le processus était de nature purement technique et nullement politique, et que le droit des États concernés à bénéficier d'une procédure régulière était pleinement respecté. Alors même que les trois États concernés par les notes en question ont tous eu maintes occasions de prouver qu'ils appliquaient la résolution de l'Assemblée en question, aucune information n'a été reçue en ce sens. Plusieurs délégations se sont déclarées gravement préoccupées par la poursuite des tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée après l'adoption de la résolution A41-3 de l'Assemblée, et ont attiré l'attention sur les graves incidences de ces tirs sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.

22.14 Quelques délégations parmi celles qui ont pris la parole n'ont pas souscrit à la teneur des notes A42-WP/52, A42-WP/53 et A42-WP/54. Certaines d'entre elles ont contesté le fait que les résolutions A41-1, A41-2 et A41-3 de l'Assemblée soient encore valides. Une délégation a fermement rejeté les recommandations du Conseil à l'intention de l'Assemblée consistant à réaffirmer que les résolutions citées restaient en vigueur. Selon elle, la résolution A41-3 de l'Assemblée répondait à des considérations politiques. D'autres ont insisté sur le fait que les questions soulevées dans les résolutions A41-1, A41-2 et A41-3 ne relevaient pas de la mission technique de l'OACI et ont de nouveau affirmé craindre la politisation des activités techniques de l'Organisation. D'autres encore, qui n'avaient pas appuyé les notes A42-WP/52, A42-WP/53 et A42-WP/54, ont contesté que les actes mentionnés dans les résolutions A41-1, A41-2 et A41-3 soient qualifiés d'infractions à la Convention de Chicago.

22.15 S'agissant de la note A42-WP/95, une grande majorité de délégations ayant pris la parole s'y est opposée, au motif que si le Comité appuyait les mesures qui y étaient énoncées en vue de leur approbation par la Plénière, cela nuirait au rôle du Conseil, compromettrait la crédibilité de l'Organisation et aurait des effets néfastes sur le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. Une délégation, appuyée par une autre, a exprimé l'avis que la coopération technique favorisait le

développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale, et s'est opposée à la politisation des services de navigation aérienne, de la sécurité de l'aviation et de la coopération technique. En outre, elle a estimé que les sanctions n'étaient pas une fin en soi et que, malgré ces dernières, les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU devraient être appliquées de bonne foi et sans excès. Quelques délégations ont exprimé leur appui à la teneur de la note A42-WP/95, faisant valoir la nécessité de préserver la neutralité de l'OACI et d'empêcher la politisation des travaux de l'Organisation.

22.16 Résumant les débats, le Président a constaté qu'une large majorité des États qui ont pris la parole avait une fois de plus condamné les infractions à la Convention de Chicago commises par la République du Bélarus, la Fédération de Russie et la République populaire démocratique de Corée, et avait approuvé les conclusions et les mesures recommandées par le Conseil dans les notes A42-WP/52, A42-WP/53 et A42-WP/54. Par conséquent, le Président a conclu que le Comité exécutif était convenu de recommander à la Plénière de réaffirmer que les résolutions A41-1, A41-2 et A41-3 restaient en vigueur et de prier instamment la République du Bélarus, la Fédération de Russie et la République populaire démocratique de Corée à prendre des mesures appropriées pour remédier à la situation. En outre, il a noté que le Comité n'était pas convenu de recommander à la Plénière d'approuver les mesures figurant dans la note A42-WP/95, y compris les projets de résolution de l'Assemblée annexés à ladite note de travail.

22.17 Le Comité a pris acte de la note A42-WP/558 (note d'information) présentée par la République populaire démocratique de Corée.

22.18 Une délégation qui n'approuvait pas le résumé des délibérations du Comité par le Président, appuyée par une autre, a demandé au Comité de procéder à un vote au scrutin secret, conformément à la règle 47 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (Doc 7600/8) (Règlement intérieur permanent de l'Assemblée). À l'invitation du Président, la délégation a confirmé qu'elle souhaitait faire appel de la décision de ce dernier concernant le résumé et les conclusions des délibérations du Comité. Le Président a immédiatement soumis l'appel à un vote à main levée sur la question : « Souhaitez-vous annuler ma décision selon laquelle le résumé et les conclusions du Président rendent compte des débats du Comité exécutif ? » Une large majorité de délégations s'étant prononcée en faveur de la décision du Président et une minorité de délégations s'y étant opposée, le Comité a décidé que la décision du Président était maintenue.

22.19 Quelques délégations ont demandé au Secrétariat de clarifier pourquoi il n'avait pas été procédé à un vote au scrutin secret, conformément à la règle 47 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée. Le Secrétariat a répondu que si les points problématiques et les appels des décisions du Président étaient régis par la règle 36, un vote au scrutin secret était toujours possible au titre de la règle 47, lorsque deux délégations le demandaient en temps utile et en l'absence d'opposition à cette demande, en vue de trancher une question précise. Le Président a rappelé que le rôle du Comité exécutif, en sa qualité d'organe auxiliaire de l'Assemblée, consistait à formuler des recommandations à la Plénière, laquelle avait toute la latitude de décider ou non d'adopter ces dernières. Il a aussi été précisé que tout point de vue divergent serait consigné dans le rapport du Comité exécutif.

22.20 Quelques délégations ont déclaré que la décision du Comité relative aux notes A42-WP/52, A42-WP/53 et A42-WP/54 avait été prise en violation des dispositions du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée et ont enjoint le Président à veiller à ce que les délibérations du Comité se tiennent dans le strict respect du Règlement.

Questions concernant des infractions à la Convention relativement à l'aviation civile internationale par des États contractants : brouillage radiofréquence (RFI) du Système mondial de navigation par satellite (GNSS)

22.21 Le Comité a examiné la note A42-WP/44, présentée par le Conseil, qui invitait l'Assemblée à faire sienne la détermination du Conseil que les incidents récurrents de brouillage radiofréquence (RFI) du GNSS sur la péninsule coréenne, attribuables à la République populaire démocratique de Corée, constituent une infraction par la République populaire démocratique de Corée de la Convention de Chicago, et à adopter le projet de résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice B de la note. Le Comité a aussi examiné la note A42-WP/553, présentée par le Conseil, qui invitait l'Assemblée à faire sienne la détermination du Conseil que les incidents récurrents de RFI du GNSS dans les régions de la Baltique, de l'Europe de l'Est et de l'Europe du Nord, en provenance du territoire de la Fédération de Russie, constituent une infraction par la Fédération de Russie de la Convention de Chicago, et à adopter le projet de résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice B de la note.

22.22 La majorité des délégations qui ont pris la parole ont pris acte, en les condamnant, des violations de la Convention de Chicago par la République populaire démocratique de Corée et par la Fédération de Russie, et ont exprimé un soutien fort aux notes A42-WP/44 et A42-WP/553 et se sont déclarées en faveur des projets de résolution joints en appendice aux notes. Une délégation, appuyée par plusieurs autres, a fait valoir que le Conseil, en présentant les notes A42-WP/44 et A42-WP/553 à l'Assemblée, avait suivi un processus rigoureux, transparent et structuré, conforme aux principes et aux procédures énoncés dans la Convention de Chicago, en prenant en compte les avis techniques et juridiques du Secrétariat. Cette délégation a observé en outre que la procédure régulière avait été pleinement respectée dans l'instance du Conseil et que les deux États concernés avaient eu toute possibilité d'expliquer les mesures qu'ils avaient prises pour remédier à leurs violations de la Convention de Chicago. Il est regrettable que ni la République populaire démocratique de Corée ni la Fédération de Russie n'aient répondu aux lettres de l'OACI à cet effet. De l'avis de cette délégation, les mesures prises par le Conseil pour remplir son mandat tel qu'il est établi dans la Convention de Chicago ne sont pas dictées par des motifs politiques.

22.23 Plusieurs délégations qui ont appuyé les notes A42-WP/44 et A42-WP/553 se sont dites gravement préoccupées par les incidences préjudiciables du RFI du GNSS sur la sécurité et la sûreté de la navigation aérienne internationale. À l'appui de la décision du Conseil sur l'infraction déterminée dans la note A42-WP/553, quelques délégations ont mis en évidence le fait que le Comité du Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT) avait conclu que les incidents de brouillage radiofréquence du GNSS mentionnés dans la note avaient été géolocalisés et qu'ils provenaient du territoire de la Fédération de Russie.

22.24 Tout en reconnaissant la gravité du RFI du GNSS et ses incidences préjudiciables sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale, une délégation, appuyée par deux autres, a mis en évidence la nécessité d'adopter une perspective plus large afin de prendre en considération de tels incidents où qu'ils se produisent, tout en gardant à l'esprit que le rôle principal de l'OACI est de favoriser la coopération et la compréhension mutuelle entre les États membres. Ces délégations ont appelé tous les États à renforcer la coopération technique, à consolider la coordination avec les partenaires du secteur pour améliorer les capacités d'anti-brouillage intentionnel et d'anti-leurrage des systèmes de navigation de bord, et à collaborer pour établir un réseau opérationnel minimal pour le GNSS.

22.25 Quelques délégations se sont fermement opposées aux notes A42-WP/44 et A42-WP/553, notant que les suites à donner qu'elles recommandaient sont infondées, ciblent sélectivement certains États, minent la coopération et donnent une dimension politique aux travaux techniques de l'OACI. En ce qui concerne la note A42-WP/44, une délégation a affirmé que les allégations présentées constituaient une fabrication politique de la part de la République de Corée et de ses alliés, qui n'est pas étayée par des preuves scientifiques, et dont le but est de ternir l'image de la République populaire démocratique de Corée sur le plan international. En ce qui concerne la note A42-WP/553, une autre délégation a affirmé que tous les incidents de RFI du GNSS qui ont pu provenir du territoire de la Fédération de Russie étaient le résultat des mesures de sécurité nationale prises contre les aéronefs ukrainiens non habités. En même temps, il a

été avancé que la Fédération de Russie avait pris toutes les mesures pour limiter l'impact de tels incidents de RFI du GNSS sur les récepteurs de l'aviation civile. La délégation a souligné qu'elle est ouverte à la coopération, notant qu'en tant qu'État qui fournit sans frais le système GLONASS à la communauté aéronautique mondiale, elle rejette fermement la rhétorique accusatrice présentée dans la note A42-WP/553 en ce qui concerne le fonctionnement du GNSS.

22.26 Une délégation a demandé un vote par bulletin secret sur le projet de résolution de l'Assemblée figurant dans l'appendice de la note A42-WP/553 conformément à la règle 47 du Règlement de l'Assemblée. La demande de vote par bulletin secret a été appuyée par deux autres délégations, et aucune délégation ne s'y est opposée. Alors qu'elle demandait des éclaircissements sur la question du vote par bulletin secret, une délégation, appuyée par plusieurs autres, a suggéré que la question soit reformulée ainsi : « Vous opposez-vous aux suites à donner énoncées dans la note A42-WP/553 ? ». À la suite de la clarification apportée par le Président quant au fait que le rôle du Comité n'est pas d'adopter des résolutions, mais de faire des recommandations à la Plénière, le Comité est convenu de procéder à un vote par scrutin secret sur la question « **Êtes-vous en faveur de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution tel qu'il est stipulé dans l'appendice à la note A42-WP/553 ?** ». Le Président du Comité a approuvé une suggestion faite par une délégation et appuyée par une autre délégation qu'un membre de la délégation qui a demandé le scrutin secret soit invité à observer le décompte des votes. Sur un total de 153 votes, 89 sont en faveur et 19 contre, il y a 42 abstentions, un vote invalide et deux bulletins blancs. En fonction des résultats du vote à bulletin secret, le Président a conclu qu'une claire majorité du Comité s'était déclarée en faveur de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution de l'Assemblée figurant dans l'appendice de la note A42-WP/553, dont le texte se lit comme suit :

Résolution A42/xx : Infraction à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie

L'Assemblée,

Ayant examiné la question des incidents de brouillage radiofréquence (RFI) du système mondial de navigation par satellite (GNSS) survenus dans les régions de la Baltique, de l'Europe de l'Est et de l'Europe du Nord, en provenance du territoire de la Fédération de Russie,

Ayant à l'esprit que la sécurité de l'aviation civile internationale reste le principal objectif de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de celui de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

Rappelant la résolution A41-8, appendice C, de l'Assemblée sur la nécessité d'assurer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM de l'OACI, qui a constaté que le GNSS devrait être exempt de tout brouillage préjudiciable et qui a instamment prié les États de s'abstenir de toute forme de brouillage intentionnel ou de leurrage affectant l'aviation civile,

Considérant l'importance primordiale qu'il y a à préserver la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale, inscrite dans les principes et les règles de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de ses Annexes,

Notant que le Conseil de l'OACI, le 26 mars 2025, a rappelé et réaffirmé ses vives préoccupations quant aux effets préjudiciables sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale du brouillage radioélectrique du GNSS, qui va à l'encontre des principes inscrits dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Notant que le Conseil de l'OACI, le 13 juin 2025, a exprimé sa vive inquiétude concernant les incidents répétés de RFI du GNSS, en provenance de la Fédération de Russie, qui ont eu des répercussions sur

la navigation aérienne internationale dans les régions d'information de vol (FIR) Warszawa (EPWW), Vilnius (EYVL), Riga (EVRR), Tallinn (EETT), Helsinki (EFIN) et Sweden (ESAA),

Notant que la Fédération de Russie a été notifiée que les incidents répétés de RFI du GNSS allaient à l'encontre des principes inscrits dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et qu'elle n'a pourtant pas donné suite à la demande du Conseil d'appliquer sa décision et de se conformer aux décisions qui lui incombent au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de saisir de cette affaire à l'Assemblée de l'OACI à sa 42^e session, conformément à l'article 54, alinéa k), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Fait sienne* la détermination du Conseil de l'OACI que le RFI du GNSS dans les régions de la Baltique, de l'Europe de l'Est et de l'Europe du Nord provenant du territoire de la Fédération de Russie et ses effets préjudiciables sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale vont à l'encontre des principes inscrits dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et constituent une infraction à ladite Convention ;

2. *Condamne* la Fédération de Russie pour les incidents répétés de RFI du GNSS en provenance de son territoire et qui compromettent la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale ;

3. *Prie instamment* la Fédération de Russie de se conformer strictement à ses obligations au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, afin de prévenir la répétition de ces activités de RFI du GNSS ;

4. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette affaire et de rendre compte à l'Assemblée, selon qu'il convient ;

5. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

— — — — —

22.27 Eu égard à la note A42-WP/44, le Président a noté que la majorité des délégations qui ont pris la parole ont appuyé le projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la note de travail. Compte tenu de ce qui précède, le Président a conclu que le Comité était convenu de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution de l'Assemblée figurant dans l'appendice de la note A42-WP/44, dont le texte se lit comme suit :

Résolution A42/xx : Infraction à la Convention relative à l'aviation civile internationale commise par la République populaire démocratique de Corée

L'Assemblée,

Ayant examiné la question des incidents de brouillage radiofréquence (RFI) du système mondial de navigation par satellite (GNSS) survenus dans la péninsule coréenne et qui sont attribuables à la République populaire démocratique de Corée,

Ayant à l'esprit que la sécurité de l'aviation civile internationale reste le principal objectif de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de celui de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

Rappelant la résolution A41-8, appendice C, de l'Assemblée sur la nécessité d'assurer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM de l'OACI, qui a constaté que le GNSS devrait être exempt de tout brouillage préjudiciable et qui a instamment prié les États de s'abstenir de toute forme de brouillage intentionnel ou de leurrage affectant l'aviation civile,

Considérant l'importance primordiale qu'il y a à préserver la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale, inscrite dans les principes et les règles de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de ses Annexes,

Notant que le Conseil de l'OACI, le 26 mars 2025, a rappelé et réaffirmé ses vives préoccupations quant aux effets préjudiciables sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale du RFI du GNSS, qui va à l'encontre des principes inscrits dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Notant que le Conseil de l'OACI, le 13 juin 2025, a réitéré sa forte inquiétude concernant le fait qu'en dépit de ses décisions du 18 juin 2012, du 31 mai 2016, du 14 juin 2024 et du 26 mars 2025 relatives à des incidents de RFI du GNSS survenus dans la péninsule coréenne et attribuables à la République populaire démocratique de Corée, d'autres incidents de RFI se sont produits dans l'intervalle et que le brouillage se poursuit depuis le 2 octobre 2024, compromettant de ce fait la sécurité de l'aviation civile internationale dans la région d'information de vol (FIR) Incheon,

Notant que la République populaire démocratique de Corée a été notifiée que les incidents répétés de RFI du GNSS allaient à l'encontre des principes inscrits dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et qu'elle n'a pourtant pas donné suite aux décisions et aux demandes répétées du Conseil d'appliquer ses décisions et de se conformer aux décisions qui lui incombent au titre de la *Convention relativement à l'aviation civile internationale*,

Considérant que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de saisir de cette affaire à l'Assemblée de l'OACI à sa 42^e session, conformément à l'article 54, alinéa k), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Fait sienne* la détermination du Conseil de l'OACI que le RFI du GNSS sur la péninsule coréenne attribuable à la République populaire démocratique de Corée et ses effets préjudiciables sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale vont à l'encontre des principes inscrits dans la *Convention relativement à l'aviation civile internationale*, et constituent une infraction à ladite Convention ;
2. *Déplore* que, en dépit des préoccupations exprimées de manière répétée par le Conseil de l'OACI, la République populaire démocratique de Corée ait continué de s'engager dans des actions qui ont conduit à la répétition des incidents de RFI du GNSS dans la péninsule coréenne ;
3. *Condamne* la République populaire démocratique de Corée pour les incidents répétés de RFI du GNSS qui lui sont attribuables et qui nuisent à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile internationale ;
4. *Prie instamment* la République populaire démocratique de Corée de se conformer strictement à ses obligations au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, afin de prévenir la répétition de ces activités de RFI du GNSS ;

5. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette question et de rendre compte à l'Assemblée, selon qu'il convient ;
6. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

— — — — —

22.28 Le Comité a pris acte de la note A42-WP/557 (note d'information) présentée par la République populaire démocratique de Corée.

Mesures unilatérales

22.29 Le Comité a examiné la note A42-WP/256, présentée par la Fédération de Russie, la note A42-WP/514, présentée par la République bolivarienne du Venezuela, et la note A42-WP/250, présentée par le Comité aéronautique inter-États au nom de la Fédération de Russie, de la République du Bélarus et du Tadjikistan.

22.30 Certaines délégations se sont déclarées favorables aux trois notes de travail et ont mis en exergue les conséquences préjudiciables des mesures coercitives unilatérales sur l'aviation civile internationale, ainsi que la contradiction entre ces mesures et les principes énoncés dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944). Il a été dit que de telles mesures unilatérales affaiblissaient la coopération internationale et sapient les efforts déployés en vue d'assurer un développement durable et équitable de l'aviation civile internationale. Des interventions ont également fait état de préoccupations à propos des effets perturbateurs des mesures coercitives unilatérales sur les flux de trafic aérien, et du fait que certains États membres pourraient ne pas tirer parti des initiatives de l'Organisation. Ces délégations ont demandé à l'Assemblée de charger le Conseil de prendre les mesures qui s'imposaient pour remédier aux conséquences préjudiciables de ces mesures unilatérales, notamment en vertu de l'article 55, alinéas c) et e) de la Convention de Chicago.

22.31 La majorité des délégations ayant demandé à s'exprimer n'ont pas appuyé les mesures énoncées dans les notes A42-WP/256, A42-WP/514 et A42-WP/250, faisant observer que nombre des questions directement ou indirectement soulevées étaient abordées dans le cadre de différends en instance devant le Conseil de l'OACI ou pouvaient l'être dans des négociations bilatérales éventuelles entre des États. En conséquence, ces délégations ont souligné que les questions actuellement débattues par le Conseil, y compris celles qui avaient trait au règlement de différends en vertu du chapitre XVIII de la Convention de Chicago, devraient être examinées dans un autre cadre que l'Assemblée. En outre, il a été indiqué qu'une décision de l'Assemblée sur ces sujets pourrait créer un précédent indésirable susceptible de saper et de compromettre l'autorité du Conseil et le cadre de gouvernance de l'Organisation.

22.32 En résumé et en conclusion, le Président a indiqué que la majorité des délégations qui étaient intervenues ne souhaitaient pas recommander à la plénière d'adopter les mesures énoncées dans les notes A42-WP/256, A42-WP/514 et A42-WP/250.

22.33 Quelques délégations ont exprimé leur désaccord avec le résumé du Président selon lequel la majorité des délégations qui étaient intervenues n'avaient pas appuyé les notes A42-WP/256, A42-WP/514 ou A42-WP/250. L'une d'entre elles a précisé que, à son avis, les nombreuses interventions en faveur de la poursuite de l'examen par le Conseil des questions relatives aux mesures coercitives unilatérales étaient la demande au Conseil de réaliser une étude de l'incidence des mesures restrictives

unilatérales sur l’aviation civile internationale au titre de l’article 55 de la Convention de Chicago. Le Président a pris acte des préoccupations exprimées par ces délégations.

Autres questions de principe intéressant le transport aérien international

22.34 Le comité a examiné les notes A42-WP/93 et A42-WP/96 présentées par la république populaire démocratique de Corée. la note A42-WP/93 a prié l’assemblée d’enquêter pleinement sur les séances du conseil relatives à la république populaire démocratique de Corée de 2022 à 2025, notamment la treizième séance de la 234^e session, et de prendre des mesures pour empêcher le conseil de l’OACI d’avoir deux poids et deux mesures. la note A42-WP/96 a fait état d’une présomption d’infraction à la convention de Chicago après l’intrusion d’aéronefs non habités de la république de Corée sur le territoire de la république populaire démocratique de Corée en octobre 2024, qui représentait ainsi une violation de la souveraineté nationale de la république populaire démocratique de Corée et mettait en péril la sécurité de son aviation civile, et a demandé à l’assemblée de prendre des mesures techniques pour éviter que de tels incidents ne se reproduisent.

22.35 Le Comité a aussi examiné la note A42-WP/525, présentée par le Comité aéronautique inter-États au nom de l’Arménie, du Bélarus, du Kirghizistan, de la Fédération de Russie, du Tadjikistan et de l’Ouzbékistan, concernant le respect par certains États membres de leurs obligations en vertu de certaines normes et pratiques recommandées de l’OACI. Plus particulièrement, la note de travail a souligné que certains États ne répondaient pas aux notifications qui leur étaient adressées ou aux demandes d’informations techniques aux fins d’enquêtes sur les accidents aériens. La note de travail a aussi invité le Conseil à examiner les cas de non-respect par les États membres de leurs obligations et à signaler ces cas aux États membres de l’OACI conformément à l’article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago.

22.36 Sur invitation du Président, le Président du Conseil a informé le Comité des résultats de la treizième séance de la 234^e session du Conseil concernant la note A42-WP/96. Au cours de cette séance, le Conseil avait examiné la note C-WP/15688, présentée par la République populaire démocratique de Corée, concernant des incidents présumés impliquant l’utilisation de drones et de ballons non habités dans son espace aérien. Le Président a précisé en outre que la question avait fait l’objet d’un examen approfondi et que le Conseil avait fait observer que la note de travail ne contenait pas de preuves suffisantes ou concrètes permettant de conclure que les prétendus incidents avaient eu des conséquences tangibles pour la sécurité de l’aviation civile internationale dans la région et était convenu qu’aucune mesure n’était requise de sa part. Le Président a aussi indiqué que le procès-verbal de ladite séance du Conseil, qui ne contient aucune preuve du prétendu deux poids deux mesures, était disponible sur le portail de l’OACI et accessible à tous les États membres. Une délégation estimait que l’intrusion d’aéronefs non habités décrite dans la note A42-WP/96 constituait un acte inacceptable qui portait atteinte au cœur de la souveraineté et de la sécurité nationales de la République populaire démocratique de Corée, violait le droit international et représentait un grave danger pour la sécurité de l’aviation.

22.37 Une nette majorité des délégations qui ont pris la parole n’ont pas apporté leur soutien aux notes A42-WP/93, A42-WP/96 ou A42-WP/525. Plusieurs délégations se sont opposées à l’examen des notes A42-WP/93 et A42-WP/96, estimant que le Conseil avait déjà pleinement examiné la question et avait conclu à l’absence de preuves étayées venant de la République populaire démocratique de Corée. Une délégation, qui n’a pas appuyé la note A42-WP/93, a indiqué qu’à la suite de l’invitation du Conseil, elle restait disposée à engager des discussions techniques avec la République populaire démocratique de Corée afin d’éviter tout autre incident de ce type.

22.38 Deux délégations ont déclaré souscrire à la teneur des notes A42-WP/93, A42-WP/96 et A42-WP/525. Une délégation a en outre estimé que le deux poids deux mesures et la politisation touchait

un nombre croissant d'États et sapait les interactions entre eux, menaçant ainsi la sécurité de l'aviation. Deux autres délégations ont appuyé la note A42-WP/525.

22.39 Une délégation a fait part de ses préoccupations concernant la décision prise par le Conseil lors de l'examen de la note C-WP/15688 et s'est demandé si le Conseil avait conclu de manière catégorique que les drones militaires ne relevaient pas du mandat de l'OACI ; elle s'est demandé en outre si l'Assemblée était habilitée à revoir toute décision prise par le Conseil. Il a été précisé que les informations fournies à ce sujet par le Président du Conseil étaient le fruit des délibérations du Conseil, dont le détail figure au procès-verbal correspondant.

22.40 Étant donné qu'une nette majorité des délégations qui ont pris la parole n'ont pas appuyé les notes A42-WP/93, A42-WP/96 ou A42-WP/525, le Président a conclu que le Comité n'approuvait pas les mesures qui y étaient proposées. Le Comité a aussi pris note de la note d'information A42-WP/559 présentée par la République populaire démocratique de Corée, en complément des informations figurant dans la note A42-WP/96.

Agression militaire mettant en danger l'aviation civile internationale

22.41 Le Comité a examiné la note A42-WP/533, révision n° 1, présentée par la République islamique d'Iran. Se référant à l'article 3, alinéa c), de la Convention de Chicago et à l'article 52 du Protocole additionnel I aux Conventions de Genève de 1977, la délégation a invité l'Assemblée à réaffirmer que l'aviation civile, y compris les infrastructures aéroportuaires et les aéronefs, devait être protégée contre toute menace.

22.42 Une délégation a déclaré que l'Assemblée devrait insister sur le fait que la protection des infrastructures et des activités de l'aviation civile en période de conflit armé restait essentielle et vitale pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, et encourager l'Organisation à adopter une approche uniforme et non discriminatoire pour faire face à ces menaces dans tous les États et dans tous les conflits, afin d'éviter « le deux poids deux mesures » et de préserver l'intégrité et l'universalité de la Convention de Chicago.

22.43 La majorité des délégations qui ont pris la parole n'ont pas appuyé les mesures figurant dans la note A42-WP/533, révision n° 1, notamment le projet de résolution de l'Assemblée qui y est annexé. Il a été souligné que les questions soulevées dans la note de travail concernent la paix et la sécurité internationales et qu'il était préférable de les traiter dans d'autres enceintes comme le Conseil de sécurité de l'ONU ou l'Assemblée générale des Nations Unies. Il a aussi été relevé que les mesures proposées qui se rapportent au Programme universel d'audits de sûreté - Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) n'étaient pas appropriées dans ce contexte, étant donné que ledit programme s'emploie uniquement à évaluer la supervision de la sûreté de l'aviation effectuée par un État et sa conformité avec l'Annexe 9 – *Facilitation* et l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*. Il a en outre été déclaré que la note de travail avait des motifs politiques. Une délégation a catégoriquement rejeté la note A42-WP/533, révision n° 1, contestant l'utilisation d'une formule péjorative pour décrire l'État membre concerné plutôt que son nom à proprement parler. Cette délégation a aussi indiqué que les événements décrits dans la note ne relevaient pas de la compétence de l'Assemblée en raison de l'article 89 de la Convention de Chicago. Une autre délégation a estimé qu'il était prématuré pour l'Assemblée d'examiner les questions figurant dans la note A42-WP/533, révision n° 1.

22.44 Un petit nombre de délégations se sont dites préoccupées par les répercussions négatives des événements dont il est fait état dans la note de travail. Tout en condamnant la totalité des attaques armées visant des aéronefs civils et des infrastructures de l'aviation civile, certaines d'entre elles ont appelé l'Assemblée et d'autres organes de l'OACI à éviter « le deux poids deux mesures » et à ne pas politiser les travaux de l'Organisation, observant que cela nuit à la coopération entre les États dans le domaine de

l'aviation civile. S'agissant de la suggestion faite par certaines délégations selon laquelle les points soulevés dans la note A42-WP/533, révision n° 1, seraient mieux pris en compte dans d'autres enceintes, une délégation a demandé quels seraient les aspects spécifiques de la perturbation du trafic aérien civil que l'Assemblée de l'OACI devrait traiter et quels sont ceux qui devraient l'être par le Conseil de sécurité ou l'Assemblée générale des Nations Unies.

22.45 Au vu des délibérations du Comité, le Président a constaté que, bien qu'une majorité de délégations ayant pris la parole ne se soient pas prononcées en faveur des mesures énoncées dans la note de travail, notamment le projet de résolution de l'Assemblée, la plupart des délégations qui s'étaient exprimées ont été d'avis que les questions soulevées dans ladite note devraient être examinées dans d'autres enceintes afin que la procédure régulière soit garantie. Il a dès lors conclu que le Comité n'avait pas accepté de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution de l'Assemblée annexé à la présente note de travail, mais qu'il était cependant convenu de recommander à la Plénière de soumettre ce point au Conseil de l'OACI et à d'autres instances techniques compétentes en vue d'une analyse plus approfondie.

— — — — —

APPENDICE

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL EXAMINÉES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF

Point 10 : Arriérés de contributions

A42-WP/40 EX/18 ; AD/9	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (9/7/2025)
---------------------------	---

A42-WP/40 Révision n° 1 EX/18 ; AD/9	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (18/9/2025)
--	--

A42-WP/40 Révision n° 1 Additif n° 11 EX/18 ; AD/9	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (26/9/2025)
---	--

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2022, 2023 et 2024

A41-WP/643 EX/279	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2025)
----------------------	---

Point 12 : Programmes de facilitation

A42-WP/14 EX/6	RÉSULTATS DU DÉBAT MINISTÉRIEL DE LA CONFÉRENCE SUR LA FACILITATION TENUE À DOHA (QATAR) (21/7/2025)
-------------------	---

A42-WP/15 EX/7	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI LIÉE À LA FACILITATION (4/7/2025)
-------------------	--

A42-WP/16 EX/8	ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (11/7/2025)
-------------------	---

A42-WP/58 EX/26	DÉCLARATION DE DOHA SUR LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN ET MISE EN OEUVRE DES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 9 (18/7/2025)
--------------------	---

A42-WP/59 EX/27	FAVORISER LA CONFORMITÉ AUX SARP RELATIVES À L'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (18/7/2025)
--------------------	--

A42-WP/72 EX/32	PRÊTS POUR L'AVENIR — UN PLAN STRATÉGIQUE DE FACILITATION À LONG TERME (25/7/2025)
--------------------	---

A42-WP/72 Révision n° 1 EX/32	PRÊTS POUR L'AVENIR — UN PLAN STRATÉGIQUE DE FACILITATION À LONG TERME (10/9/2025)
-------------------------------------	---

A42-WP/104 EX/47	PRISE EN COMPTE ET AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE PASSAGER (27/7/2025)
---------------------	--

A42-WP/104 Révision n° 1 EX/47	PRISE EN COMPTE ET AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE PASSAGER (10/9/2025)
A42-WP/105 EX/48	PRÉPARATION À LA GESTION DES RISQUES POUR LA SANTÉ LIÉS AUX VOYAGES AÉRIENS (27/7/2025)
A42-WP/127 EX/62	TIRER PARTI DE L'ASSISTANCE FOURNIE PAR LES DIVERS PARTENAIRES POUR METTRE EN PLACE DES SYSTÈMES D'ÉCHANGE DE DONNÉES PASSAGERS (28/7/2025)
A42-WP/128 EX/63	REGIONAL CAPACITY BUILDING AND STRATEGIC COOPERATION ON THE IMPLEMENTATION OF ADVANCE PASSENGER INFORMATION (API) AND PASSENGER NAME RECORD (PNR) SYSTEMS IN THE MIDDLE EAST AND AFRICA: THE EXPERIENCE OF SAUDI ARABIA (27/7/2025) *Note d'information
A42-WP/130 EX/64	THE EXPERIENCE IN DEVELOPING AN EMERGENCY EVACUATION GUIDE FOR PERSONS WITH DISABILITIES (27/7/2025) * Note d'information
A42-WP/156 EX/78	TRAITEMENT DES ÉQUIPAGES – MAINTENIR L'IMPULSION AU COURS DU PROCHAIN TRIENNAT (28/7/2025)
A42-WP/158 EX/79	CERTIFICATION DES INSPECTEURS ET DES INSTRUCTEURS FAL EN ANGOLA (28/7/2025)
A42-WP/161 EX/80	MISE À JOUR DU CHAPITRE 5 DE L'ANNEXE 9 AFIN DE TENIR COMPTE DES PROGRÈS TECHNOLOGIQUES (28/7/2025)
A42-WP/182 EX/85	IMPORTANCE DE LA LUTTE CONTRE LA TRAITE DES PERSONNES DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DES EXPLOITANTS AÉRIENS (28/7/2025)
A42-WP/184 EX/87	ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES : UN PLAN D'ACTION UNIFIÉ POUR VENIR À BOUT DES DIFFICULTÉS OPÉRATIONNELLES Y AFFÉRENTES (29/7/2025)
A42-WP/185 EX/88	APPROCHE COLLABORATIVE DE LUTTE CONTRE L'UTILISATION DU TRANSPORT AÉRIEN AUX FINS DE MIGRATION IRRÉGULIÈRE (29/7/2025)
A42-WP/186 EX/89	ACTUALIZACIÓN PASAPORTES URUGUAYOS (11/8/2025) *Note d'information
A42-WP/244 EX/105	FAIRE PROGRESSER LA FACILITATION PAR LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (29/7/2025)
A42-WP/247 EX/107	NEW DEVELOPMENTS AND CHALLENGES RELATED TO ANNEX 9 — FACILITATION IN CUBA (25/7/2025) *Note d'information

A42-WP/264 EX/113	AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DANS L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/276 EX/118	MIGRATION IRRÉGULIÈRE – LE RECOURS À DES EXPLOITANTS NON RÉGULIERS ET À L'AVIATION GÉNÉRALE DANS LES CARAÏBES ET EN AMÉRIQUE LATINE (29/7/2025)
A42-WP/285 EX/123	IDENTIFICATION DES ÉQUIPAGES ET CADRE DE TRAVAIL FOURNI PAR L'ANNEXE 9 (1/8/2025)
A42-WP/286 EX/124	DEVELOPING TRAVELLER IDENTIFICATION, DIGITAL DOCUMENTS, AND USE OF E-VISA IN KAZAKHSTAN (30/7/2025) *Note d'information
A42-WP/290 EX/126	COLLOQUE SUR L'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (7/7/2025)
A42-WP/299 EX/130	KAZAKHSTAN'S COMMITMENT TO ADVANCING PASSENGER ACCESSIBILITY: IMPROVING SERVICES FOR PERSONS WITH REDUCED MOBILITY IN KAZAKHSTAN (30/7/2025) *Note d'information
A42-WP/302 EX/131	ENHANCING PASSENGER FACILITATION THROUGH OFF-AIRPORT BAGGAGE OPERATIONS AND ELECTRONIC BAG TAG (1/8/2025) *Note d'information
A42-WP/319 EX/134	PROPOSITIONS POUR L'AMÉLIORATION CONTINUE DE LA MISE EN ŒUVRE DES OBLIGATIONS RELATIVES À LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN (24/7/2025)
A42-WP/320 EX/135	MISE EN PLACE D'UN CADRE NATIONAL DE SUPERVISION DE LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN (27/7/2025)
A42-WP/323 EX/137	IDENTIFICATION DES ÉQUIPAGES ET FACILITATION (29/7/2025)
A42-WP/325 EX/139	EXPÉRIENCE DES PASSAGERS EN TOUTE FLUIDITÉ (29/7/2025)
A42-WP/325 Révision n° 1 EX/139	EXPÉRIENCE DES PASSAGERS EN TOUTE FLUIDITÉ (9/9/2025)
A42-WP/354 EX/145	IMPORTANCE D'UNE STRATÉGIE MONDIALE D'ACCESSIBILITÉ ET DE RÈGLEMENTS, NORMES ET PROCÉDURES UNIFORMES (1/8/2025)
A42-WP/356 EX/146	THE EXPERIENCE IN OVERSIGHT OF AIR TRANSPORT FACILITATION (27/7/2025) *Note d'information

A42-WP/357 EX/147	IMPLEMENTING AUTOMATED BORDER CONTROL (ABC): EXPERIENCE AND INSIGHTS FOR STATES (4/8/2025) *Note d'information
A42-WP/372 EX/157	PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS (28/7/2025)
A42-WP/386 EX/166	VOLS HUMANITAIRES (27/7/2025)
A42-WP/397 EX/174	THE NATIONAL PUBLIC KEY DIRECTORY (NPKD) GUIDE OF SAUDI ARABIA (27/7/2025) *Note d'information
A42-WP/402 EX/177	MEASURES TO COMBAT HUMAN TRAFFICKING IN THE AVIATION SECTOR (27/7/2025) *Note d'information
A42-WP/414 EX/183	PRACTICES TO COUNTER ILLEGAL IMMIGRATION (11/8/2025) *Note d'information
A42-WP/416 EX/184	PRISE EN COMPTE ET RESPECT DES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES DANS LE TRANSPORT AÉRIEN (28/7/2025)
A42-WP/433 EX/191	HANDICAP ET/OU MOBILITÉ RÉDUITE (2/8/2025)
A42-WP/439 EX/196	ACCROÎTRE LA COOPÉRATION ENTRE L'AIEA ET L'OACI AFIN DE MIEUX FAIRE CONNAÎTRE ET COMPRENDRE LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE MATIÈRES RADIOACTIVES (2/8/2025)
A42-WP/439 Révision n° 1 EX/196	ACCROÎTRE LA COOPÉRATION ENTRE L'AIEA ET L'OACI AFIN DE MIEUX FAIRE CONNAÎTRE ET COMPRENDRE LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE MATIÈRES RADIOACTIVES (9/9/2025)
A42-WP/447 EX/198	PROTECTION JURIDIQUE DES ANIMAUX DE COMPAGNIE DANS LE CADRE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL (29/7/2025)
A42-WP/449 EX/200	PROPOSITION POUR LA PRISE EN COMPTE PAR L'OACI DE LA QUESTION DU TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR AIR DANS LE PROGRAMME DE FACILITATION (29/7/2025)
A42-WP/450 EX/201	PROTECTING AVIATION THROUGH EFFECTIVE BORDER MANAGEMENT PROCESSES (19/8/2025) *Note d'information
A42-WP/460 EX/207	PROTECTION JURIDIQUE DES ANIMAUX DE COMPAGNIE DANS LE CADRE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL – L'EXPÉRIENCE DE LA COLOMBIE (29/7/2025)
A42-WP/461 EX/208	COOPÉRATION DU SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE EN CAS DE CATASTROPHE (29/7/2025)

A42-WP/461 Révision n° 1 EX/208	COOPÉRATION DU SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE EN CAS DE CATASTROPHE (22/8/2025)
A42-WP/466 EX/209	RENFORCER LA FACILITATION PAR DES STRUCTURES RÉGLEMENTAIRES ET DES MÉCANISMES NATIONAUX DE COORDINATION : L'EXPÉRIENCE DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE (29/7/2025)
A42-WP/469 EX/211	CONSOLIDATION JURIDIQUE DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA TRAITE DES PERSONNES DANS L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (29/7/2025)
A42-WP/471 EX/213	ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DANS L'AVIATION CIVILE : PROPOSITION DE STRATÉGIE RÉGIONALE FONDÉE SUR L'EXPÉRIENCE ACQUISE PAR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE (29/7/2025)
A42-WP/475 EX/214	POSSIBILITÉS D'AMÉLIORER LA MISE EN ŒUVRE DU RÉPERTOIRE DE CLÉS PUBLIQUES (RCP) ET DES PASSEPORTS ÉLECTRONIQUES DANS LES CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES (29/7/2025)
A42-WP/488 EX/219	EFFORTS OF AIRCRAFT MANUFACTURERS ON MAKING AIR TRAVEL ACCESSIBLE TO PERSONS WITH DISABILITIES (25/8/2025) *Note d'information
A42-WP/509 EX/232	PET ON BOARD: ENHANCING ANIMAL WELFARE (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/526 EX/242	AVIATION ACCESSIBILITY TASK AND FINISH GROUP (1/9/2025) *Note d'information
A42-WP/555 EX/251	ENHANCING ACCESSIBILITY IN AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/563 EX/258	CHINA'S CONTINUOUS EFFORTS TO PROMOTE OPEN IMMIGRATION POLICIES: A MODEL FOR GLOBAL AIR TRAVEL FACILITATION (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/564 EX/259	SHARING OF CHINA'S NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/680 EX/295	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR (28/9/2025)

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

A42-WP/11 EX/3	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI RELATIVE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (11/6/2025)
A42-WP/11 Révision n° 1 EX/3	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI RELATIVE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (15/7/2025)

A42-WP/12 EX/4	CYBERSÉCURITÉ DANS L'AVIATION CIVILE (21/7/2025)
A42-WP/12 Révision n° 1 EX/4	CYBERSÉCURITÉ DANS L'AVIATION CIVILE (6/8/2025)
A42-WP/13 EX/5	SUITES DU DÉBAT MINISTÉRIEL DE HAUT NIVEAU TENU PENDANT LA SEMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'OACI 2024, À MASCATE (OMAN) (30/5/2025)
A42-WP/35 EX/17	TRAVAUX EN COURS RELATIFS AUX ZONES DE CONFLIT ET AUX OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES (10/7/2025)
A42-WP/78 EX/35	PROMOUVOIR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION PAR LA COOPÉRATION, LA COORDINATION ET LE SOUTIEN À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE (25/7/2025)
A42-WP/78 Révision n° 1 EX/35	PROMOUVOIR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION PAR LA COOPÉRATION, LA COORDINATION ET LE SOUTIEN À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE (20/8/2025)
A42-WP/79 EX/36	AMÉLIORER LA SÛRETÉ DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FRET AÉRIEN GRÂCE À LA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE (27/7/2025)
A42-WP/80 EX/37	CENTRALIZED SECURITY MONITORING OF AIR CARGO SUPPLY CHAINS (27/7/2025) *Note d'information
A42-WP/86 EX/38	RECHERCHE ET APPLICATION DE MOYENS TECHNOLOGIQUES DE POINTE POUR RÉDUIRE L'INCIDENCE DES FACTEURS HUMAINS (27/7/2025)
A42-WP/100 EX/43	RATIONALISATION DES SYSTÈMES DE SÛRETÉ AÉRIENNE SELON LE NOUVEAU CADRE GASEP (28/7/2025)
A42-WP/101 EX/44	MÉCANISMES DE COORDINATION ENTRE L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE ET L'AUTORITÉ CHARGÉE DE LA CYBERSÉCURITÉ POUR UNE MEILLEURE GOUVERNANCE (28/7/2025)
A42-WP/102 EX/45	DE LA NÉCESSITÉ DE PRÊTER UNE ATTENTION SOUTENUE À LA SÛRETÉ (29/7/2025)
A42-WP/111 EX/50	FAIRE FACE À L'ÉVOLUTION DES MENACES QUI PÈSENT SUR L'AVIATION CIVILE GRÂCE À L'INNOVATION, À L'INVESTISSEMENT ET À LA PROFESSIONNALISATION DU PERSONNEL (29/7/2025)
A42-WP/116 EX/53	TRAINING AND EVALUATION MANUAL FOR CANINE UNITS (K-9) (28/7/2025) *Note d'information

A42-WP/117 EX/54	INTENSIFICATION DE LA LUTTE MONDIALE CONTRE LES COMPORTEMENTS DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS ETPERTURBATEURS (28/7/2025)
A42-WP/117 Révision n° 1 EX/54	INTENSIFICATION DE LA LUTTE MONDIALE CONTRE LES COMPORTEMENTS DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS ETPERTURBATEURS (9/9/2025)
A42-WP/118 EX/55	L'ÉQUIPE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION DU BRÉSIL (BASeT) ET SON ALIGNEMENT SUR LE GAsEP (29/7/2025)
A42-WP/119 EX/56	HIÉRARCHISATION DES TRAVAUX DE L'OACI EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET ÉTABLISSEMENT D'OBJECTIFS PLURIANNUELS (29/7/2025)
A42-WP/120 EX/57	ZONES DE CONFLIT : AVANCEMENT DES TRAVAUX ET PROCHAINES ÉTAPES (29/7/2025)
A42-WP/124 EX/60	APPROCHE GLOBALE DE LA CYBERSÉCURITÉ DE L'AVIATION : DU CONCEPT À LA RÉALITÉ (29/7/2025)
A42-WP/165 EX/83	RENFORCEMENT DE LA GOUVERNANCE ET DE LA GESTION DES MENACES NUMÉRIQUES ET DE CYBERSÉCURITÉ PESANT SUR L'AVIATION CIVILE (24/7/2025)
A42-WP/198 EX/90	IMPLEMENTATION OF A NATIONAL ACCREDITATION AND CERTIFICATION PROGRAMME FOR CIVIL AVIATION SECURITY (PNACSAC) (28/7/2025)
A42-WP/199 EX/91	ÉTABLISSEMENT D'UN CADRE DIRECTIF MONDIAL POUR LA CERTIFICATION DE FONCTIONS FONDÉES SUR L'IA DANS LE MATÉRIEL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/200 EX/92	LA MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE ET LES RISQUES QU'ELLE FAIT PESER SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (31/7/2025)
A42-WP/201 EX/93	AIDER LES ÉTATS DANS LES ZONES DE CONFLIT À RÉTABLIR LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE INTERNATIONALE : INITIATIVES DE COOPÉRATION DE L'ÉGYPTE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/233 EX/99	RENFORCEMENT DES PROCESSUS DE TEST ET DE CERTIFICATION DES EQUIPEMENTS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (31/7/2025)
A42-WP/233 Révision n° 1 EX/99	RENFORCEMENT DES PROCESSUS DE TEST ET DE CERTIFICATION DES EQUIPEMENTS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (19/8/2025)
A42-WP/239 EX/101	MISE EN OEUVRE UNILATÉRALE DU CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ (OSS) PAR LE PANAMA — LEÇONS TIRÉES (29/7/2025)

A42-WP/239 Révision n° 1 EX/101	MISE EN OEUVRE UNILATÉRALE DU CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ (OSS) PAR LE PANAMA — LEÇONS TIRÉES (22/8/2025)
A42-WP/240 EX/102	PLANS D'URGENCE ET EXERCICES DE CYBERSÉCURITÉ COMME MOYENS DE RENFORCER LA RÉSILIENCE AUX CYBERMENACES (29/7/2025)
A42-WP/241 EX/103	INITIATIVES DE L'INDUSTRIE POUR AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ, L'EFFICIENCE ET LES AVANTAGES ÉCONOMIQUES LORS DE LA MISE EN OEUVRE DES NORMES DE SÛRETÉ DE L'ANNEXE 17 (1/8/2025)
A42-WP/324 EX/138	PRATIQUES ACTUELLES ET AMÉLIORATION DE LA CYBERSÉCURITÉ DANS L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (25/7/2025)
A42-WP/369 EX/154	STRATÉGIE DE CYBERSÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE CADRE D'UN PLAN DE TRAVAIL CONCERTÉ POUR LA PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE (29/7/2025)
A42-WP/370 EX/155	INITIATIVE VISANT À RENFORCER LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LES MESURES APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE L'AVIATION CIVILE INTÉRIEURE (25/7/2025)
A42-WP/371 EX/156	NÉCESSITÉ DE RENFORCER LES MESURES DE GESTION DES FACTEURS HUMAINS ET DE LA CYBERSÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (28/7/2025)
A42-WP/398 EX/175	TIRER PARTI DE L'EMPLACEMENT STRATÉGIQUE DU SULTANAT D'OMAN DANS LE CADRE DE LA COOPÉRATION EN FAVEUR DU SYSTÈME MONDIAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (21/7/2025)
A42-WP/419 EX/185	POTENTIEL DE TRANSFORMATION DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE (IA) DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (AVSEC) (29/7/2025)
A42-WP/438 EX/195	GOUVERNANCE DE LA CYBERSÉCURITÉ DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE ET EXPÉRIENCE DU SULTANAT D'OMAN DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ – MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USAP-CMA) (29/7/2025)
A42-WP/438 Révision n° 1 EX/195	GOUVERNANCE DE LA CYBERSÉCURITÉ DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE ET EXPÉRIENCE DU SULTANAT D'OMAN DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ – MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USAP-CMA) (22/8/2025)
A42-WP/453 EX/204	CRÉATION DE GROUPES RÉGIONAUX DE CYBERSÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LES BUREAUX RÉGIONAUX DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI) (29/7/2025)

A42-WP/454 EX/205	CONJUGUER LES EFFORTS POUR ATTÉNUER LES RISQUES LIÉS À L'UTILISATION MALVEILLANTE DE L'ESPACE AÉRIEN PAR DES SYSTÈMES D'AÉRONEF SANS PILOTE (29/7/2025)
A42-WP/470 EX/212	MISE EN ŒUVRE DU SIGESA ET D'AVSEC CORE DANS L'ÉTAT PLURINATIONAL DE BOLIVIE – RÉSULTATS (29/7/2025)
A42-WP/482 EX/217	PRISE EN COMPTE DES SYSTÈMES D'AÉRONEF NON HABITÉ (UAS) PAR LES CADRES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/498 EX/224	STRENGTHENING CYBERSECURITY RESILIENCE IN CNS-ATM SYSTEMS (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/513 EX/235	ADDITIONAL GUIDANCE ON THE DETERMINATION OF HIGH-RISK CARGO AND MAIL (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/515 EX/237	DEVELOPMENT OF A COMPREHENSIVE RISK ASSESSMENT MANUAL FOR AVIATION SECURITY PURPOSE (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/516 EX/238	AvSecID SYSTEM: A HOLISTIC APPROACH TO AIRPORT IDENTIFICATION MANAGEMENT (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/551 EX/248	IMPLEMENTATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE-BASED CCTV SYSTEMS TO ENHANCE SECURITY AND ENSURE RAPID RESPONSE AT AIRPORTS MANAGING OVER ONE MILLION PASSENGERS PER YEAR (11/9/2025) *Note d'information
A42-WP/561 EX/256	ENHANCING AVIATION SECURITY INSPECTOR COMPETENCY IN SECURITY EQUIPMENT: THE REPUBLIC OF KOREA'S EXPERIENCE & BEST PRACTICES (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/562 EX/257	MESURES PRISES PAR LE CAMEROUN POUR RENFORCER LA PROTECTION DES AÉRODROMES CONTRE LA MENACE MANPADS (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/580 EX/267	MINIMUM DETECTION SETTINGS FOR SECURITY SCREENING EQUIPMENT WITH REGARD TO EXPLOSIVES DETECTION: THE NEED FOR ICAO GUIDELINES (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/584 EX/268	BONNES PRATIQUES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES COMPORTEMENTS INDISCIPLINÉS ET PERTURBATEURS DES PASSAGERS (UPAX) (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/586 EX/270	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (13/9/2025) *Note d'information

A42-WP/645 EX/281	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 13 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2025)
A42-WP/667 EX/292	INDUSTRY INITIATIVE TO ADOPT CYBERSECURITY RECOGNITION ARRANGEMENTS (12/9/2025) *Note d'information

Point 14 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue

A42-WP/4 EX/1	MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES D'AUDITS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ — MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) DE L'OACI (10/4/2025)
A42-WP/5 EX/2	ÉVOLUTION DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP) – MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) (3/4/2025)
A42-WP/68 EX/30	POSSIBLE AMÉLIORATION DES COMPTES RENDUS DE L'USOAP-CMA EN FONCTION DE L'AMPLEUR ET DE LA COMPLEXITÉ DES ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES DES ÉTATS CONCERNÉS (30/7/2025)
A42-WP/69 EX/31	DONNÉES ET INFORMATIONS SUR LA SÉCURITÉ FOURNIES PAR DES PARTIES PRENANTES EXTERNES À L'APPUI DE L'USOAP CMA (25/7/2025)
A42-WP/97 EX/42	PROPOSITION POUR RECONNAÎTRE LES AUDITEURS EN MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE CADRE DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP) – MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) ET DES MISSIONS DE VALIDATION COORDONNÉE DE L'OACI (ICVM) (1/8/2025)
A42-WP/265 EX/114	SUPERVISION JURIDIQUE DANS LE CADRE DES AUDITS DE L'OACI : GAGNER EN EFFICACITÉ GRÂCE À DES COMPÉTENCES JURIDIQUES SPÉCIALISÉES EN DROIT DE L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/315 EX/133	PROGRAMMES D'AUDIT DE L'OACI : UNE STRATÉGIE D'AVANTAGE AXÉE SUR LA PERFORMANCE ET LES RISQUES (28/7/2025)
A42-WP/373 EX/158	INDUSTRY ASSESSMENT PROGRAMS (1/8/2025) *Note d'information
A42-WP/376 EX/160	APPORTER DES AMÉLIORATIONS CONSTANTES À L'USOAP-CMA DE L'OACI ET EN ACCÉLÉRER LA MISE EN ŒUVRE (28/7/2025)
A42-WP/388 EX/167	PARTAGER LES CONNAISSANCES ACQUISES PAR LES PROGRAMMES USOAP ET SSP-IA POUR FAIRE ÉVOLUER LES SARP DE L'OACI (29/7/2025)
A42-WP/429 EX/189	ADOPTION D'UNE APPROCHE DE CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ DANS LA PRÉPARATION DES AUDITS DE L'OACI (24/7/2025)

A42-WP/436 EX/193	EXAMEN DU CHAMP D'APPLICATION DE L'ANNEXE 9 – FACILITATION AU TITRE DU CADRE DE L'USOAP-CMA DE L'OACI (29/7/2025)
A42-WP/436 Révision n° 1 EX/193	EXAMEN DU CHAMP D'APPLICATION DE L'ANNEXE 9 – FACILITATION AU TITRE DU CADRE DE L'USOAP-CMA DE L'OACI (8/9/2025)
A42-WP/437 EX/194	POLITIQUE ET PROCÉDURES DE L'OACI POUR L'ATTRIBUTION DU STATUT DE PRÉOCCUPATION SIGNIFICATIVE DE SÉCURITÉ (SSC) (29/7/2025)
A42-WP/437 Révision n° 1 EX/194	POLITIQUE ET PROCÉDURES DE L'OACI POUR L'ATTRIBUTION DU STATUT DE PRÉOCCUPATION SIGNIFICATIVE DE SÉCURITÉ (SSC) (12/9/2025)
A42-WP/486 EX/218	RENFORCEMENT DES SYSTÈMES INTERNATIONAUX ET NATIONAUX DE CONTRÔLE ET DE SUPERVISION DE L'APPLICATION EFFECTIVE DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/497 EX/223	QUESTIONS DE PROTOCOLE RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS DANS LES DÉLAIS PRESCRITS (29/7/2025)
A42-WP/604 EX/275	USOAP-CMA AUDIT EXPERIENCE SHARING BY CAAC AGA TEAM (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/646 EX/282	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2025)

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale

A42-WP/24 EX/11	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (10/7/2025)
A42-WP/340 EX/143	THE IMPORTANCE OF DEVELOPING A SECTORAL APPROACH TO SUSTAINABLE PLASTIC MANAGEMENT (1/8/2025) *Note d'information
A42-WP/476 EX/215	COORDINATION DES NORMES ENVIRONNEMENTALES ET DE NAVIGABILITÉ DE L'OACI EN COURS D'ÉLABORATION POUR LA NOUVELLE GÉNÉRATION D'AVIONS DE TRANSPORT SUPERSONIQUES (29/7/2025)
A42-WP/578 EX/265	INNOVATIVE PRACTICES IN CIVIL AVIATION PLASTIC POLLUTION GOVERNANCE OF CHINA (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/647 EX/283	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2025)

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

A42-WP/25 EX/12	CHANGEMENTS CLIMATIQUES — CADRE MONDIAL POUR LES SAF, LES LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION (16/7/2025)
A42-WP/26 EX/13	CHANGEMENTS CLIMATIQUES — ADAPTATION ET SCIENCE (11/7/2025)
A42-WP/27 EX/14	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENTS CLIMATIQUES (11/7/2025)
A42-WP/45 EX/21	FAIRE PROGRESSER LA MISE AU POINT DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF) AU NIGÉRIA (2/7/2025)
A42-WP/57 EX/25	MUSCAT INTERNATIONAL AIRPORT'S ROLE IN ADVANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN AVIATION (21/7/2025) *Note d'information
A42-WP/64 EX/28	INITIATIVES CONTRIBUANT À LA RÉALISATION DE L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) DE L'OACI (21/7/2025)
A42-WP/65 EX/29	PROMOUVOIR LA MISE AU POINT ET L'UTILISATION DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES ET À MOINDRE ÉMISSION DE CARBONE (SAF ET LCAF) (21/7/2025)
A42-WP/75 EX/33	FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES D'ADAPTATION DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (23/7/2025)
A42-WP/76 EX/34	RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DU FINANCEMENT DE L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) (23/7/2025)
A42-WP/112 EX/51	OBJECTIFS ET MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE DE L'AVIATION INTERNATIONALE : PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS (28/7/2025)
A42-WP/112 Révision n° 1 EX/51	OBJECTIFS ET MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE DE L'AVIATION INTERNATIONALE : PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS (5/8/2025)
A42-WP/121 EX/58	COMPROMISO DE URUGUAY CON EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN (SAF): INICIATIVAS EN MARCHA Y PERSPECTIVAS DE FUTURO (29/7/2025) *Note d'information
A42-WP/126 EX/61	LE RÔLE DES PROGRAMMES DE CERTIFICATION DE LA DURABILITÉ DANS LA PROMOTION DES CARBURANTS D'AVIATION À MOINDRE ÉMISSION DE CARBONE : UN LEVIER FACILE À SAISIR POUR LA DÉCARBONATION DE L'AVIATION (28/7/2025)

A42-WP/126 Révision n° 1 EX/61	LE RÔLE DES PROGRAMMES DE CERTIFICATION DE LA DURABILITÉ DANS LA PROMOTION DES CARBURANTS D’AVIATION À MOINDRE ÉMISSION DE CARBONE : UN LEVIER FACILE À SAISIR POUR LA DÉCARBONATION DE L’AVIATION (18/8/2025)
A42-WP/131 EX/65	SUPPLEMENTARY INFO ON THE ROLE OF SUSTAINABILITY CERTIFICATION SCHEMES IN ENABLING LOWER CARBON AVIATION FUELS AS A LOW HANGING FRUIT IN AVIATION DECARBONISATION (28/7/2025) *Note d’information
A42-WP/139 EX/69	ADOPTER UNE APPROCHE GLOBALE DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA DURABILITÉ DE L’AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/162 EX/81	INTENSIFIER LA PRODUCTION DE CARBURANTS D’AVIATION DURABLES POUR DÉCARBONER L’AVIATION INTERNATIONALE (29/7/2025)
A42-WP/163 EX/82	CARBURANTS D’AVIATION DURABLES DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT : DÉFIS, PROGRÈS ET VOIE À SUIVRE (29/7/2025)
A42-WP/169 EX/84	FINANCEMENT DES MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L’AVIATION (30/7/2025)
A42-WP/169 Révision n° 1 EX/84	FINANCEMENT DES MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L’AVIATION (19/9/2025)
A42-WP/219 EX/96	POLITIQUES ET PRATIQUES DE SOUTIEN À L’AMISE EN OEUVRE DE LA FEUILLE DE ROUTE DE LA CAAF/3 DE L’OACI ET DU CORSIA (29/7/2025)
A42-WP/243 EX/104	ADAPTATION ET RÉSILIENCE CLIMATIQUE DANS LE SECTEUR DE L’AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/249 EX/108	VUES DE LA COALITION SUR L’AMBITION CLIMATIQUE POUR L’AVIATION INTERNATIONALE AU SUJET DES PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LA RÉALISATION DE L’OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (29/7/2025)
A42-WP/254 EX/110	RÔLE DES CARBURANTS D’AVIATION À MOINDRE ÉMISSION DE CARBONE (LCAF) DANS LE CORSIA ET LE PANIER DE MESURES DU LTAG (29/7/2025)
A42-WP/266 EX/115	RENFORCEMENT DE L’ADAPTATION DE L’AVIATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES AU NIVEAU MONDIAL : ÊTRE MIEUX À MÊME DE FAIRE FACE AUX RISQUES GRÂCE À DES ORIENTATIONS UNIFIÉES, À DES MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE INTÉGRÉES ET À DES DISPOSITIONS INCORPORÉES DANS LES ANNEXES ET LES SARP EXISTANTES DE L’OACI (29/7/2025)

A42-WP/266 Révision n° 1 EX/115	RENFORCEMENT DE L'ADAPTATION DE L'AVIATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES AU NIVEAU MONDIAL : ÊTRE MIEUX À MÊME DE FAIRE FACE AUX RISQUES GRÂCE À DES ORIENTATIONS UNIFIÉES, À DES MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE INTÉGRÉES ET À DES DISPOSITIONS INCORPORÉES DANS LES ANNEXES ET LES SARP EXISTANTES DE L'OACI (27/8/2025)
A42-WP/271 EX/116	CONSIDÉRATIONS DE L'ÉGYPTE SUR LE LTAG – ENJEUX ET PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE (29/7/2025)
A42-WP/274 EX/117	LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN CONTRIBUTION TO LTAG AND CORSIA: BALANCING SUSTAINABILITY, GROWTH, AND CONNECTIVITY (30/7/2025) *Note d'information
A42-WP/279 EX/120	RÉPONDRE À LA DEMANDE ÉNERGÉTIQUE CROISSANTE DES AÉROPORTS POUR PERMETTRE LA DÉCARBONATION (31/7/2025)
A42-WP/279 Révision n° 1 EX/120	RÉPONDRE À LA DEMANDE ÉNERGÉTIQUE CROISSANTE DES AÉROPORTS POUR PERMETTRE LA DÉCARBONATION (27/8/2025)
A42-WP/303 EX/132	GREEN AIRPORTS – ENHANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN CIVIL AVIATION OF KAZAKHSTAN (29/7/2025) *Note d'information
A42-WP/338 EX/141	POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE SUR LA MISE EN OEUVRE PAR LA CAAF/3 DE L'OACI DE LA FEUILLE DE ROUTE SUR LE CADRE MONDIAL POUR LES SAF, LES LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/339 EX/142	UPDATE ON CIVIL AVIATION DECARBONIZATION ORGANIZATION (CADO) (1/8/2025) *Note d'information
A42-WP/346 EX/144	ÉTABLISSEMENT DE NORMES DE CERTIFICATION INTERNATIONALES POUR L'INTÉGRATION DU CARBURANT TS-1 DANS DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF) AU KAZAKHSTAN (29/7/2025)
A42-WP/365 EX/150	RÉFLEXIONS SUR LES MESURES DE L'OACI VISANT À RÉDUIRE LES INCIDENCES DE L'AVIATION SUR LE CLIMAT (29/7/2025)
A42-WP/365 Révision n° 1 EX/150	RÉFLEXIONS SUR LES MESURES DE L'OACI VISANT À RÉDUIRE LES INCIDENCES DE L'AVIATION SUR LE CLIMAT (19/8/2025)
A42-WP/366 EX/151	EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2025 (29/7/2025) *Note d'information
A42-WP/367 EX/152	APPUYER LE PASSAGE AUX ÉNERGIES PLUS PROPRES DANS L'AVIATION (29/7/2025)

A42-WP/368 EX/153	EUROPEAN REGION ENVIRONMENTAL SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (29/7/2025) *Note d'information
A42-WP/379 EX/161	CONTRIBUTION DE LA COCESNA À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (25/7/2025)
A42-WP/382 EX/163	CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR SUR LES MESURES DE PROTECTION DU CLIMAT DANS L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/382 Révision n° 11 EX/163	CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR SUR LES MESURES DE PROTECTION DU CLIMAT DANS L'AVIATION (18/8/2025)
A42-WP/384 EX/164	PROCHAINES ÉTAPES POUR L'ÉLABORATION D'UN CADRE GLOBAL VISANT À RÉDUIRE L'IMPACT CLIMATIQUE DE L'AVIATION INTERNATIONALE (1/8/2025)
A42-WP/385 EX/165	THE POTENTIAL FOR CLIMATE NEUTRAL GROWTH THROUGH NON-CO ₂ MITIGATION (29/8/2025) *Note d'information
A42-WP/396 EX/173	RENFORCEMENT DE L'ALLIANCE POUR UNE AVIATION DURABLE (ALAS) AU SEIN DES ÉTATS MEMBRES DE LA CORPORATION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE D'AMÉRIQUE CENTRALE (COCESNA) ET DU SYSTÈME D'INTÉGRATION DE L'AMÉRIQUE CENTRALE (SICA) (25/7/2025)
A42-WP/396 Révision n° 1 EX/173	RENFORCEMENT DE L'ALLIANCE POUR UNE AVIATION DURABLE (ALAS) AU SEIN DES ÉTATS MEMBRES DE LA CORPORATION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE D'AMÉRIQUE CENTRALE (COCESNA) ET DU SYSTÈME D'INTÉGRATION DE L'AMÉRIQUE CENTRALE (SICA) (11/9/2025)
A42-WP/434 EX/192	POSITION DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE SUR L'INITIATIVE I4F DE L'OACI RELATIVE À L'ORGANISATION D'UN DIALOGUE INTERNATIONAL SUR LA LUTTE CONTRE LES INCENDIES DE FORÊTS PAR VOIE AÉRIENNE (29/7/2025)
A42-WP/440 EX/197	UN MOYEN PRATIQUE D'ÉLIMINER LES ÉMISSIONS : EXPLOITER LES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LA RECONFIGURATION DE L'ESPACE AÉRIEN ET LES MESURES OPÉRATIONNELLES (29/7/2025)
A42-WP/448 EX/199	PRODUCTION ET UTILISATION GÉNÉRALISÉE DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES : CERTIFICATION DES CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA ET DE LEURS COPRODUITS (29/7/2025)
A42-WP/451 EX/202	AMÉLIORATION PLUS POUSSÉE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) ET DU PROCESSUS DE CERTIFICATION DES CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS SAF ET LCAF ACCEPTABLES POUR LE CORSIA (29/7/2025)

A42-WP/452 EX/203	INITIATIVE VISANT À BÂTIR CONJOINTEMENT LA ROUTE DE LA SOIE VERTE EN AVIATION (28/7/2025)
A42-WP/458 EX/206	ASSISTANCE ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR L'ADAPTATION DU SECTEUR DE L'AVIATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET À LEURS INCIDENCES POTENTIELLES SUR LA DURABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL (29/7/2025)
A42-WP/468 EX/210	ENGAGEMENT AMBITIEUX EN FAVEUR DE LA NEUTRALITÉ CARBONE DANS LES ACTIVITÉS INSTITUTIONNELLES DE LA COCESNA D'ICI 2030, « CNC 2030 » (25/7/2025)
A42-WP/468 Révision n° 1 EX/210	ENGAGEMENT AMBITIEUX EN FAVEUR DE LA NEUTRALITÉ CARBONE DANS LES ACTIVITÉS INSTITUTIONNELLES DE LA COCESNA D'ICI 2030, « CNC 2030 » (11/9/2025)
A42-WP/481 EX/216	UNITÉ RÉGIONALE FACE À UN ENJEU MONDIAL : LA CONTRIBUTION DE LA CLAC À LA PROMOTION DES SAF DANS DES CONTEXTES DE FORTE VULNÉRABILITÉ ÉCONOMIQUE (29/7/2025)
A42-WP/490 EX/221	INTERNATIONAL TEST ARENA FOR ZERO AND LOW EMISSION AVIATION (25/8/2025) *Note d'information
A42-WP/491 EX/222	STANDARDIZATION ROADMAP AND LTAG TECHNOLOGIES (25/8/2025) *Note d'information
A42-WP/517 EX/239	THE RESILIENCE OF THE ITALIAN AIRPORT SYSTEM IN RELATION TO CLIMATE CHANGE (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/518 EX/240	A PROACTIVE APPROACH TO SUSTAINABLE AND DIGITAL AIRPORTS (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/554 EX/250	THE BUDDY PARTNERSHIP BETWEEN INDONESIA AND TIMOR-LESTE ON THE PREPARATION OF THE STATE ACTION PLAN TO REDUCE CO ₂ EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (11/9/2025) **Note d'information
A42-WP/560 EX/255	AIRPORTS' ADAPTATION AND RESILIENCE TO CLIMATE AND DISASTER RISKS (12/9/2025) **Note d'information
A42-WP/565 EX/260	A NEW APPROACH TO DETERMINING THE USAGE RATES OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS BASED ON THE AMOUNT OF CO ₂ EMISSION REDUCTION (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/570 EX/261	INNOVATIVE PRACTICES IN AIRPORT ELECTRIFICATION GOVERNANCE OF CHINA (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/573 EX/262	PROGRESS OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) PILOT IN CHINA (13/9/2025) *Note d'information

A42-WP/575 EX/263	IMPLEMENTATION PROGRESS AND PERFORMANCE OVERVIEW OF THE CIVIL AVIATION ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY PROGRAM (CAESP) IN SAUDI ARABIA (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/579 EX/266	SUSTAINABLE AVIATION FUEL (SAF) TASK FORCE INITIATIVE IN MALAYSIA (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/648 EX/284	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2025)

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

A42-WP/28 EX/15	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) (4/8/2025)
A42-WP/103 EX/46	PLATEFORME NUMÉRIQUE CORSIA DES ÉMIRATS ARABES UNIS (28/7/2025)
A42-WP/112 EX/51	OBJECTIFS ET MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE DE L'AVIATION INTERNATIONALE : PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS (28/7/2025)
A42-WP/112 Révision n° 1 EX/51	OBJECTIFS ET MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE DE L'AVIATION INTERNATIONALE : PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS (5/8/2025)
A42-WP/114 EX/52	CUBA'S ROLE IN THE COMPENSATION AND CARBON REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION (CORSIA) (28/7/2025) *Note d'information
A42-WP/122 EX/59	MISE EN OEUVRE DU CORSIA EN TANT QUE SEULE MESURE MONDIALE FONDÉE SUR LE MARCHÉ (29/7/2025)
A42-WP/219 EX/96	POLITIQUES ET PRATIQUES DE SOUTIEN À LAMISE EN OEUVRE DE LA FEUILLE DE ROUTE DE LA CAAF/3 DE L'OACI ET DU CORSIA (29/7/2025)
A42-WP/249 EX/108	VUES DE LA COALITION SUR L'AMBITION CLIMATIQUE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE AU SUJET DES PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LA RÉALISATION DE L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (29/7/2025)
A42-WP/263 EX/112	RENFORCER LA GOUVERNANCE MONDIALE DE L'AVIATION : LE RÔLE DE L'OACI DANS L'HARMONISATION DU CORSIA POUR LES CAS DE TRANSITION ORGANISATIONNELLE (29/7/2025)
A42-WP/294 EX/128	PRISE EN CHARGE DES COÛTS ATTENDUS DANS LE CADRE DU CORSIA (29/7/2025)

A42-WP/295 EX/112	LE POINT DE VUE DES AUTEURS SUR LA MISE EN ŒUVRE ACTUELLE ET FUTURE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) (29/7/2025)
A42-WP/322 EX/136	POINT DE VUE DE L'IATA SUR LES ACTIONS CRITIQUES POUR ASSURER LA MISE EN ŒUVRE ROBUSTE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) (29/7/2025)
A42-WP/382 EX/163	CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR SUR LES MESURES DE PROTECTION DU CLIMAT DANS L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/382 Révision n° 1 EX/163	CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR SUR LES MESURES DE PROTECTION DU CLIMAT DANS L'AVIATION (18/8/2025)
A42-WP/576 EX/264	OPERATIONAL IMPROVEMENTS: A STIMULUS FOR EFFECTIVE CORSIA IMPLEMENTATION AND AVIATION DECARBONIZATION (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/649 EX/285	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2025)

Point 18 : Développement des capacités et soutien à la mise en œuvre – Politique et activités

A42-WP/19 EX/9	PROGRAMME DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DE MISE EN ŒUVRE DE L'OACI – POLITIQUE ET ACTIVITÉS (17/7/2025)
A42-WP/132 EX/66	TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE SÛRETÉ ET DURABILITÉ : LES DÉFIS LIÉS À L'INTÉGRATION DES CENTRES DE FORMATION À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE PROGRAMME TRAINAIR PLUS (29/7/2025)
A42-WP/133 EX/67	RESPONSABILITÉ SOCIALE DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE (26/7/2025)
A42-WP/138 EX/68	AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ : RENFORCER LES SYNERGIES TECHNIQUES RÉGIONALES ENTRE LES ÉTATS DE LA RÉGION SAM (26/7/2025)
A42-WP/146 EX/70	AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ (29/7/2025)
A42-WP/147 EX/71	RENFORCER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DE L'AVIATION À L'ÉCHELLE MONDIALE GRÂCE À LA COOPÉRATION TECHNIQUE (27/7/2025)

A42-WP/149 EX/72	REMÉDIER À LA PÉNURIE MONDIALE DE PERSONNEL DE SUPERVISION QUALIFIÉ AU SEIN DES AUTORITÉS DE L'AVIATION CIVILE : RENFORCEMENT DES CAPACITÉS RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (27/7/2025)
A42-WP/150 EX/73	ÉLABORATION D'UN PROGRAMME DE FORMATION À LA CYBERSÉCURITÉ ALIGNÉ SUR LES NOUVELLES LIGNES DIRECTRICES : UNE PROPOSITION (29/7/2025)
A42-WP/183 EX/86	AIR TRAFFIC CONTROL CENTERS SUPERVISION TRAINING (29/7/2025) *Note d'information
A42-WP/283 EX/122	LE POINT DE VUE DE L'INDE SUR LES COURS D'AÉRONAUTIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES ET LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (29/7/2025)
A42-WP/283 Révision n° 1 EX/122	LE POINT DE VUE DE L'INDE SUR LES COURS D'AÉRONAUTIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES ET LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (29/8/2025)
A42-WP/328 EX/140	DÉFINITION DES PROFILS DE FORMATION POUR L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DES INSPECTEURS ET DES ENQUÊTEURS (29/7/2025)
A42-WP/360 EX/148	MISE EN PLACE D'UNE PLATEFORME MONDIALE D'ÉCHANGE D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (24/7/2025)
A42-WP/363 EX/149	STRUCTURE OF THE AVIATION AUTHORITIES OF KAZAKHSTAN (25/7/2025)
A42-WP/390 EX/169	CAREER PATHWAY FOR CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS (CASI) (27/7/2025) *Note d'information
A42-WP/391 EX/170	ÉLABORATION ET MISE EN OEUVRE D'UN PROGRAMME NATIONAL D'INCITATION À LA FORMATION DU PERSONNEL DE L'AVIATION (25/7/2025)
A42-WP/392 EX/171	COOPÉRATION ET GESTION DES CONNAISSANCES COMME PILIER DE LA TRANSFORMATION PRODUCTIVE DU SECTEUR DE L'AVIATION (25/7/2025)
A42-WP/393 EX/172	CRÉATION D'UNE PLATEFORME COORDONNÉE PAR L'OACI POUR L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES INSPECTEURS EN SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE L'AVIATION À L'APPUI DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE, DE LA FORMATION ET DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (24/7/2025)
A42-WP/406 EX/178	UTILISATION DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DANS LA FORMATION AÉRONAUTIQUE (27/7/2025)
A42-WP/408 EX/180	CONCEPTION D'UN TROUSSE DE MISE EN ŒUVRE SUR L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE POUR LES CENTRES D'INSTRUCTION DE L'AVIATION CIVILE (25/7/2025)

A42-WP/430 EX/190	MISE AU POINT DE MÉCANISMES POUR LA RECONSTRUCTION DE L'AVIATION CIVILE DANS LES PAYS AFFECTÉS PAR DES GUERRES OU DES CONFLITS GÉOPOLITIQUES (27/7/2025)
A42-WP/499 EX/225	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY – AGA AND ANS (27/7/2025) *Note d'information
A42-WP/502 EX/226	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY (27/8/2025) *Note d'information
A42-WP/507 EX/230	REMOVAL OF FIXED DURATION LIMITS AND IMPLEMENTATION OF INDIVIDUALIZED TRAINING DURATION UNDER THE COMPETENCY-BASED TRAINING AND ASSESSMENT (CBTA) FRAMEWORK (28/7/2025) *Note d'information
A42-WP/508 EX/231	CENTRALIZED APPROVED TRAINING ORGANIZATION (CENTRAL ATO) MODEL (28/7/2025) *Note d'information
A42-WP/542 EX/244	SUPPORT FOR THE SUSTAINABLE CAPACITY BUILDING (11/9/2025) *Note d'information
A42-WP/547 EX/245	ADVANCING COMPETENCY-BASED TRAINING THROUGH ICAO TRAINING PACKAGES: INDONESIA'S GOAL TO GLOBAL COMPETENCY STANDARDIZATION (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/548 EX/246	PLATINUM TRAINING EXCELLENCE AND FELLOWSHIP EXPANSION: INDONESIA'S STRATEGIC ROLE IN GLOBAL AVIATION CAPACITY BUILDING (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/549 EX/247	DEVELOPING ICAO-QUALIFIED INSTRUCTORS, COURSE DEVELOPERS, AND VALIDATORS: INDONESIA'S COMMITMENT TO SUSTAINABLE TRAINING QUALITY (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/585 EX/269	CAPACITY DEVELOPMENT AND ENHANCEMENT FOR AERONAUTICAL METEOROLOGICAL SERVICES (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/590 EX/271	STRUCTURAL REFORM OF THE SEYCHELLES CIVIL AVIATION AUTHORITY (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/591 EX/272	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/592 EX/273	EUROPEAN SUPPORT TO ICAO'S "NO COUNTRY LEFT BEHIND" STRATEGIC GOAL (13/9/2025) *Note d'information
A42-WP/650 EX/286	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 18 DE L'ORDRE DU JOUR (27/9/2025)

Point 19 : Multilinguisme à l'OACI

A42-WP/36 EX/19	MULTILINGUISME À L'OACI (10/6/2025)
A42-WP/222 EX/97	LA PROMOTION DU MULTILINGUISME À L'OACI (28/7/2025)
A42-WP/422 EX/187	LE MULTILINGUISME, L'UN DES FONDEMENTS DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS DE L'OACI EN TANT QU'INSTITUTION SPÉCIALISÉE DES NATIONS UNIES (29/7/2025)
A42-WP/642 EX/278	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 19 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2025)

Point 20 : Innovation en aviation

A42-WP/29 EX/16	INNOVATION EN AVIATION (28/6/2025)
A42-WP/217 EX/94	PROMOUVOIR LES DISPOSITIFS D'EXPÉRIMENTATION RÉGLEMENTAIRE EN TANT QU'OUTIL D'INNOVATION FONDÉE SUR DES DONNÉES PROBANTES DANS L'AVIATION CIVILE (29/7/2025)
A42-WP/217 Révision n° 1 EX/94	PROMOUVOIR LES DISPOSITIFS D'EXPÉRIMENTATION RÉGLEMENTAIRE EN TANT QU'OUTIL D'INNOVATION FONDÉE SUR DES DONNÉES PROBANTES DANS L'AVIATION CIVILE (11/8/2025)
A42-WP/218 EX/95	FORUM DE L'AVIATION DU FUTUR (FAF) 2026 (29/7/2025)
A42-WP/234 EX/100	INTÉGRATION RESPONSABLE ET STRATÉGIQUE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DANS L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (29/7/2025)
A42-WP/246 EX/106	INTÉGRER L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DANS LES PROGRAMMES DES TRAVAUX DE L'OACI (29/7/2025)
A42-WP/375 EX/159	METTRE À PROFIT L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE POUR UNE SUPERVISION NORMALISÉE ET RENFORCÉE DE L'AVIATION (28/7/2025)
A42-WP/389 EX/168	IMPACT DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE SUR LE SECTEUR DE L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/401 EX/176	PRATIQUES ACTUELLES ET AMÉLIORATIONS DANS LE DOMAINE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE (25/7/2025)
A42-WP/420 EX/186	ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (11/8/2025) *Note d'information

A42-WP/489 EX/220	ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) CONTRIBUTION TO AVIATION (25/8/2025) *Note d'information
A42-WP/511 EX/233	INTRODUCTION OF A DIGITAL AUDIT MANAGEMENT MODULE WITHIN TÜRKİYE'S CIVIL AVIATION MANAGEMENT SOFTWARE PLATFORM (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/512 EX/234	DIGITAL TRANSFORMATION IN CIVIL AVIATION (28/8/2025) *Note d'information
A42-WP/602 EX/274	AIRPORT DIGITAL TRANSFORMATION (DX) MATURITY ASSESSMENT MODEL FOR GLOBAL EXPANSION (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/633 EX/277	ENHANCING CNS/ATM SAFETY AND RELIABILITY THROUGH AIR TRAFFIC SAFETY ELECTRONICS PERSONNEL LICENSING FRAMEWORK IN INDONESIA (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/652 EX/288	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 20 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2025)
A42-WP/678 EX/294	THE ICAO-IFAR PARTNERSHIP: ENABLING FUTURE INNOVATION AND REGULATION IN AVIATION (12/9/2025) *Note d'information

Point 21 : Initiative de la Prochaine génération de professionnels en aviation (NGAP)

A42-WP/21 EX/10	PROGRAMME SUR LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP) DE L'OACI (27/5/2025)
A42-WP/21 Révision n° 1 EX/10	PROGRAMME SUR LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP) DE L'OACI (12/9/2025)
A42-WP/151 EX/74	INITIATIVES VISANT À ASSURER LA DISPONIBILITÉ ET L'UTILISATION DES RESSOURCES HUMAINES DE L'AVIATION AU JAPON (29/7/2025)
A42-WP/152 EX/75	PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (29/7/2025)
A42-WP/153 EX/76	L'IMPORTANCE DE LA COLLABORATION POUR DISPOSER D'UN PERSONNEL RÉSILIENT ET PRÊT POUR L'AVENIR (27/7/2025)
A42-WP/153 Révision n° 1 EX/76	L'IMPORTANCE DE LA COLLABORATION POUR DISPOSER D'UN PERSONNEL RÉSILIENT ET PRÊT POUR L'AVENIR (29/8/2025)
A42-WP/154 EX/77	PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS L'AVIATION CIVILE : LE PROGRAMME « WINGS FOR ALL » (27/7/2025)
A42-WP/278 EX/119	GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/7/2025) *Note d'information

A42-WP/278 Révision n° 1 EX/119	GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/8/2025) *Note d'information
A42-WP/407 EX/179	PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL DANS LE SYSTÈME CNS/ATM (26/7/2025)
A42-WP/412 EX/182	RECRUITING AND RETAINING TALENT: THE KEY TO SUCCESS IN THE AVIATION INDUSTRY (26/7/2025) *Note d'information
A42-WP/503 EX/227	“YOUR WINGS START HERE”: STRENGTHENING YOUTH OUTREACH AND CAREER PATHWAYS IN AVIATION (26/7/2025) *Note d'information
A42-WP/504 EX/228	PAKISTAN'S INITIATIVES TO SUPPORT ICAO'S NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (NGAP) STRATEGY (26/7/2025) *Note d'information
A42-WP/653 EX/289	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 21 DE L'ORDRE DU JOUR (27/9/2025)
A42-WP/674 EX/293	THE IFAR EARLY CARRIER NETWORK (ECN): AN INTERNATIONAL INITIATIVE SUPPORTING THE NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (25/9/2025) *Note d'information

Point 22 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

A42-WP/44 EX/20	INFRACTION À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE COMMISE PAR LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE (4/7/2025)
A42-WP/52 EX/22	INFRACTION À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE COMMISE PAR LA RÉPUBLIQUE DU BÉLARUS (30/7/2025)
A42-WP/53 EX/23	INFRACTIONS À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE PAR LA FÉDÉRATION DE RUSSIE (30/7/2025)
A42-WP/54 EX/24	TIRS DE MISSILES EFFECTUÉS SANS NOTIFICATION PAR LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE (30/7/2025)
A42-WP/93 EX/39	PARTIALITÉ AU SEIN DU CONSEIL DE L'OACI (25/7/2025)
A42-WP/95 EX/40	LA POLITISATION DES ACTIVITÉS TECHNIQUES DE L'OACI NE DOIT PAS ÊTRE TOLÉRÉE (29/7/2025)
A42-WP/96 EX/41	INFRACTION DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE À LA CONVENTION — INTRUSION D'AÉRONEF NON HABITÉ (28/7/2025)

A42-WP/224 EX/98	AMÉLIORER LE PROCESSUS DE DIFFUSION DES LETTRES AUX ÉTATS ET LES COMMUNICATIONS DE L'OACI (29/7/2025)
A42-WP/250 EX/109	CONSÉQUENCES NÉGATIVES DES MESURES RESTRICTIVES UNILATÉRALES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (28/7/2025)
A42-WP/256 EX/188	INCOMPATIBILITÉ DES MESURES COERCITIVES UNILATÉRALES AVEC LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, LEUR INCIDENCE SUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET LES EFFETS DE LEUR APPLICATION (28/7/2025)
A42-WP/256 Révision n° 11 EX/188	INCOMPATIBILITÉ DES MESURES COERCITIVES UNILATÉRALES AVEC LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, LEUR INCIDENCE SUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET LES EFFETS DE LEUR APPLICATION (12/9/2025)
A42-WP/262 EX/111	DÉVELOPPEMENT DU PROCESSUS DE GESTION DES CRISES (29/7/2025)
A42-WP/281 EX/121	VERS UN CYCLE RÉGLEMENTAIRE AXÉ SUR LES RÉSULTATS : ENCOURAGER L'ADOPTION DE PROCÉDURES D'ÉVALUATION DES RÉSULTATS DE LA RÉGLEMENTATION (29/7/2025)
A42-WP/288 EX/125	EXAMEN ET ANALYSE DES NORMES INTERNATIONALES APPLICABLES EN VUE DE GARANTIR LEUR PERTINENCE ET D'AMÉLIORER LEUR MISE EN OEUVRE (29/7/2025)
A42-WP/293 EX/127	MODERNISATION DE L'ESPACE AÉRIEN ET INTERVENTION EN SITUATION DE CRISE : RÔLE JOUÉ PAR L'ÉGYPTE POUR ASSURER LA CONTINUITÉ DE L'AVIATION DANS UN CONTEXTE DE CONFLIT RÉGIONAL (29/7/2025)
A42-WP/410 EX/181	MESURES D'EXCEPTION (25/7/2025)
A42-WP/505 EX/229	NÉCESSITÉ DE METTRE À JOUR LA CONVENTION DE CHICAGO (29/7/2025)
A42-WP/514 EX/236	POSITION DE L'ÉTAT VÉNÉZUÉLIEN SUR LES MESURES COERCITIVES UNILATÉRALES QUI NUISSENT À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (29/7/2025)
A42-WP/525 EX/241	DE LA QUESTION D'ADMETTRE LA POLITISATION DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION (10/7/2025)
A42-WP/533 EX/243	AGRESSION MILITAIRE ILLÉGITIME METTANT EN DANGER L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (JUIN 2025) (28/7/2025)

A42-WP/533 Révision n° 1 EX/243	AGRESSION MILITAIRE ILLÉGITIME METTANT EN DANGER L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (JUIN 2025) (22/9/2025)
A42-WP/553 EX/249	INFRACTION À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE PAR LA FÉDÉRATION DE RUSSIE – BROUILLAGE RADIOFRÉQUENCE DU SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS) (10/9/2025)
A42-WP/557 EX/252	A42-WP/44 IS THE PRODUCT OF PREJUDICE AND PROVOCATION ON THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/558 EX/253	RESPONSE TO A42-WP/54 MISSILE LAUNCHES BY THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA ARE EXERCISE OF LAWFUL RIGHTS IN ACCORDANCE WITH UN CHARTER AND CONVENTION (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/559 EX/254	SUPPLEMENTARY INFORMATION TO A42-WP/96 "INFRACTION BY THE ROK TO THE CONVENTION – UNMANNED AIRCRAFT INFILTRATION" (12/9/2025) *Note d'information
A42-WP/625 EX/276	ASIA PACIFIC STATE LETTER COMMUNICATIONS SURVEY RESULTS (11/9/2025) *Note d'information
A42-WP/654 EX/290	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR (1/10/2025)
A42-WP/654 Révision n° 1 EX/290	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR (3/10/2025)

