

ÉDITION PROVISOIRE
OCTOBRE 2025

RÉSOLUTIONS

ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE



ASSEMBLÉE – 42^e SESSION
Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA 42^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

ÉDITION PROVISOIRE

TABLE DES MATIÈRES

Résolution	Page
A42-1 : Quatre-vingts ans d'histoire — Mise à l'honneur du patrimoine juridique de la Convention de Chicago.....	1
A42-2 : Infractions à la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> par la Fédération de Russie.....	2
A42-3 : Infraction à la Convention relative à l'aviation civile internationale commise par la République populaire démocratique de Corée.....	3
A42-4 : Gérer les risques pour l'aviation civile découlant de zones de conflit.....	5
A42-5 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique.....	7
A42-6 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.....	15
A42-7 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques.....	19
A42-8 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communication, de navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM).....	22
A42-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	27
A42-10 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité	47
A42-11 : Remplacement des halons.....	51
A42-12 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) – Méthode de surveillance continue (CMA).....	52
A42-13 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation...	56
A42-14 : Accessibilité en aviation civile internationale.....	58
A42-15 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.....	59
A42-16 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes.....	62
A42-17 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation	64

Résolution	<i>Page</i>
A42-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation	81
A42-19 : Cybersécurité dans l'aviation civile.....	101
A42-20 : 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	104
A42-21 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques.....	122
A42-22 : 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 (CORSIA)	139
A42-23 : Exposé récapitulatif des politiques de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre fournis par l'OACI.....	147
A42-24 : Prochaine génération de professionnels de l'aviation – Développement des talents dans l'aviation mondiale	158
A42-25 : Innovation en aviation.....	160
A42-26 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien	161
A42-27 : Budgets pour 2026-2027-2028	180
A42-28 : Contributions au Fonds général pour 2026, 2027 et 2028	184
A42-29 : Fonds de roulement.....	190
A42-30 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2022, 2023 et 2024 et examen des rapports d'audit s'y rapportant.....	192
A42-31 : Modification du Règlement financier	192
A42-32 : Nomination du Commissaire aux comptes	198

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA 42^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

ÉDITION PROVISOIRE

Résolution A42-1 : Quatre-vingts ans d'histoire — Mise à l'honneur du patrimoine juridique de la Convention de Chicago

À l'occasion du 80^e anniversaire de la Convention de Chicago, l'Assemblée,

Considérant que 2024 est l'année du 80^e anniversaire de la Convention de Chicago et que l'OACI fait grand cas de l'état de droit et en favorise l'instauration dans l'aviation civile internationale,

Constatant que le Comité juridique a joué un rôle essentiel dans la rédaction et l'élaboration des traités de droit aérien et la promotion de leur ratification,

Constatant également que le Comité juridique a réalisé des études sur des questions clés du point de vue du droit aérien international et a participé à la mise en place d'un secteur de l'aviation civile résilient,

Constatant en outre que les États membres de l'OACI soutiennent les activités du Comité juridique en désignant des experts juridiques nationaux pour qu'ils participent aux travaux de nombreuses équipes spéciales, groupes d'étude et groupes de travail, et des autres instances chargées de la mise en œuvre du programme des travaux du Comité,

Mesurant le solide soutien fourni par le Secrétariat de l'OACI, en particulier la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, pour faciliter le déroulement des activités du Comité juridique et, ainsi, l'élaboration et la codification du droit aérien international,

Sachant aussi le rôle essentiel que les conseillers juridiques auprès des autorités de l'aviation civile jouent au niveau national en ce qui concerne l'application des principes et règles internationales consacrés par la Convention de Chicago, ainsi que la mise en conformité des réglementations nationales avec les dispositions de la Convention et de ses Annexes,

Reconnaissant aussi les apports techniques et politiques essentiels d'autres organes et experts de l'OACI – notamment la Commission de navigation aérienne, le Comité du transport aérien, le Comité de la protection de l'environnement en aviation et les groupes d'experts,

Résolue à faire en sorte que les travaux se poursuivent dans le domaine du droit afin de répondre aux besoins actuels et de faire respecter la primauté du droit dans le secteur de l'aviation civile,

1. *Rend* hommage aux différents intervenants qui ont à cœur de fortifier le versant juridique de l'aviation civile ;
2. *Insiste* sur la contribution essentielle des activités du Comité juridique de l'OACI au développement du secteur de l'aviation civile ;
3. *Mesure* le soutien considérable fourni par le Secrétariat de l'OACI, en particulier la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, au Comité juridique ;
4. *Prend note* des précieuses contributions que fournissent les États membres lorsqu'ils désignent des experts juridiques nationaux pour participer aux travaux du Comité juridique ;

5. *Souligne* le rôle important joué par les conseillers juridiques des autorités de l'aviation civile au niveau national ;
6. *Réaffirme* qu'il importe de soutenir les activités du Comité juridique portant sur l'examen des questions nouvelles et émergentes touchant le droit aérien, ainsi que la promotion de la conception, la codification et la mise en œuvre du droit aérien international ;
7. *Invite* tous les États membres à maintenir leur soutien actif aux activités du Comité juridique et des groupes relevant du Comité en vue de la mise en œuvre de son programme des travaux ;
8. *Invite* les organes et les groupes d'experts techniques de l'OACI à continuer activement à :
 - a) à déterminer les questions qui nécessitent une analyse juridique dès le début des travaux techniques ; et
 - b) à assurer une coordination avec le Comité juridique et la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures pour faire en sorte que les implications juridiques soient examinées en parallèle avec les développements techniques ;
9. *Prie instamment* tous les États membres d'améliorer et d'actualiser continuellement les compétences et les capacités de leurs conseillers juridiques en matière d'aviation civile ;
10. *Invite* toutes les parties prenantes, notamment les organisations concernées de la communauté de l'aviation civile mondiale, à continuer de collaborer dans le cadre du Comité juridique de l'OACI en vue de poursuivre l'élaboration et la codification du droit aérien international au profit de toutes les nations et de tous les peuples du monde.

**Résolution A42-2 : Infractions 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 leurage 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.

Résolution A42-3 : 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.

Résolution A42-4 : 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.

Résolution A42-5 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique de

l'Organisation dans le domaine juridique afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés :

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 42^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de continuer d'adopter, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-4.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant 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, alors que tout abus qui en serait fait peut représenter une menace pour la sécurité générale,

Considérant qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples du monde et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix dans le monde,

Considérant que l'acceptation universelle des instruments du droit aérien international et le respect par les États membres des obligations qui leur incombent en vertu de ces instruments contribueront à l'amélioration du cadre du droit aérien international,

Considérant qu'il est impératif que le cadre juridique de l'aviation civile internationale reste réactif, robuste et adapté à l'objectif en répondant aux besoins, aux possibilités et aux défis nouveaux et émergents,

Réaffirme le rôle important du droit dans la prévention et la résolution des conflits et des différends entre les nations et les peuples du monde, en particulier dans la réalisation par l'Organisation de ses buts et objectifs,

Reconnaît que le renforcement du cadre du droit aérien international peut être réalisé par l'acceptation et l'application universelles par les États membres des traités relatifs au droit aérien international,

Considère que suivre le rythme de faits nouveaux ayant une incidence sur le droit aérien international, en analysant et en prenant en compte les besoins, les possibilités et les défis nouveaux et émergents, peut contribuer à favoriser l'adoption d'un cadre juridique plus réactif et plus adaptable pour le secteur de l'aviation, permettant ainsi à l'Organisation de rester à l'avant-garde de l'évolution de l'aviation civile internationale,

Invite tous les États membres à continuer de soutenir financièrement les activités juridiques 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.

APPENDICE B

Procédure d’approbation des projets de conventions de droit aérien international

L’Assemblée,

Décide que la procédure d’approbation des projets de conventions est la suivante :

1. Tout projet de convention que le Comité juridique considère comme prêt à être soumis aux États à titre de projet final est transmis au Conseil en même temps qu’un rapport à ce sujet.
2. Le Conseil peut prendre toutes dispositions qu’il juge utiles et peut notamment communiquer le projet aux États contractants ainsi qu’à d’autres États et à des organisations internationales désignés par lui.
3. En communiquant le projet de convention, le Conseil peut y joindre des observations et donner aux États et organisations la possibilité, en leur accordant à cet effet un délai d’au moins quatre mois, de communiquer leurs observations à l’Organisation.
4. Un tel projet de convention est examiné en vue de son approbation par une conférence qui peut être convoquée à l’occasion d’une session d’Assemblée. La date d’ouverture de la conférence sera postérieure d’au moins six mois à la date de transmission du projet conformément aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus. Le Conseil pourra inviter à cette conférence tout État non contractant dont il estimera la participation utile et décidera si une telle participation comporte le droit de vote. Le Conseil pourra aussi inviter des organisations internationales à se faire représenter à la conférence par des observateurs.

APPENDICE C

Ratification des instruments internationaux de l’OACI

L’Assemblée,

Rappelant l’appendice C de sa résolution A41-4, relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l’Organisation,

Notant avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d’amendement susmentionnés, notamment ceux qui modifient les articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois, adoptés respectivement en 1995 et 1998), continuent d’être lents,

Notant également que, même si un nombre important d'États sont parties aux Protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago, il est encore nécessaire de faire avancer davantage la ratification de ces protocoles,

Considérant l'importance de ces amendements pour l'aviation civile internationale, en particulier pour la viabilité de la Convention de Chicago, et le besoin urgent corrélatif d'accélérer l'entrée en vigueur de ces amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

Notant la nécessité d'accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des instruments de droit aérien international élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Consciente du fait que seule une participation universelle à ces Protocoles d'amendement et autres instruments de droit aérien international permettrait d'obtenir l'unification des règles internationales qu'ils contiennent et d'en rehausser les avantages,

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les amendements de la Convention de Chicago qui ne sont pas encore en vigueur, c'est-à-dire ceux qui modifient le paragraphe final pour ajouter l'arabe et le chinois, adoptés respectivement en 1995 et 1998, aux textes authentiques de la Convention, et les amendements des articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016,

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de ratifier les protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* dans la Convention de Chicago,

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999, la Convention du Cap et le Protocole du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal de 2009, la Convention et le Protocole de Beijing de 2010, le Protocole de Montréal de 2014 et les Protocoles concernant le texte authentique quinquélingue (1995) et le texte authentique en six langues (1998) de la Convention de Chicago,

Prie instamment les États qui ont ratifié les instruments en question de fournir au Secrétaire général des exemplaires du texte et des documents qu'ils ont utilisés dans le processus de ratification et d'application de ces instruments et qui pourraient aider d'autres États à accomplir le même processus en leur servant d'exemple,

Charge le Secrétaire général de prendre, en coopération avec les États, toutes les mesures pratiques qui sont à la portée de l'Organisation afin d'apporter sur demande une assistance aux États contractants qui éprouvent des difficultés dans le processus de ratification et d'application des instruments de droit aérien, notamment en organisant des ateliers et des séminaires régionaux ou en y participant afin de contribuer à l'avancement du processus de ratification des instruments de droit aérien international.

APPENDICE D

Enseignement du droit aérien

L'Assemblée,

Considérant que l'enseignement spécialisé du droit aérien est d'une importance considérable pour l'Organisation et les États et qu'il est souhaitable d'encourager la connaissance de cette matière importante,

Accueillant avec satisfaction l'introduction du cours sur le droit aérien de l'OACI dont l'objectif est de permettre aux représentants d'autorités de l'aviation civile, d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne d'appuyer leurs organisations dans la mise en œuvre du droit aérien,

Charge le Conseil et le Secrétaire général de prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement et la diffusion des connaissances dans le domaine du droit aérien partout dans le monde,

Demande instamment aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus,

Appelle les États contractants et les parties intéressées à contribuer au Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales.

APPENDICE E

Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs (passagers indisciplinés et perturbateurs)

L'Assemblée,

Reconnaissant qu'en vertu du Préambule et de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* l'un des buts et objectifs de l'Organisation est d'encourager la planification et le développement du transport aérien international de façon à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

Constatant l'augmentation du nombre et de la gravité des incidents dans lesquels sont impliqués des passagers indisciplinés et perturbateurs à bord d'aéronefs,

Considérant les implications de ces incidents pour la sécurité des aéronefs, des passagers et de l'équipage qui se trouvent à bord,

Consciente du fait que les lois et règlements nationaux et internationaux en vigueur dans de nombreux États ne sont pas suffisants pour traiter efficacement ce problème,

Constatant d'une part la situation spéciale des aéronefs en vol et les risques inhérents à celle-ci et d'autre part la nécessité d'adopter des mesures adéquates de droit national afin de permettre aux États de traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné et perturbateur à bord des aéronefs,

Encourageant l'adoption de règles juridiques nationales permettant aux États d'exercer leur compétence pour traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné et perturbateur à bord d'aéronefs immatriculés dans d'autres États,

Notant qu'à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal les États ont adopté, le 4 avril 2014, un *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* et que la Conférence a décidé de ne pas inclure dans ce Protocole une liste d'infractions et d'autres actes, mais a recommandé une mise à jour de la Circulaire 288 de l'OACI – *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, publiée en 2002,

Notant en outre la publication du Doc 10117 de l'OACI – *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* qui incorpore des changements corrélatifs à l'adoption du Protocole de Montréal de 2014 et contient une liste des infractions et des actes les plus susceptibles d'être commis à bord des aéronefs par des passagers indisciplinés et perturbateurs,

Prie instamment tous les États contractants d'adopter dès que possible des lois et règlements nationaux visant à traiter efficacement le problème des passagers indisciplinés et perturbateurs, en tenant compte des orientations fournies dans le *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) et en incorporant dans la mesure du possible les dispositions de la législation type ci-après,

Fait appel à tous les États contractants pour qu'ils traduisent en justice toutes les personnes au sujet desquelles ils ont des motifs raisonnables de croire qu'elles ont commis l'une quelconque des infractions et des actes indiqués dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements ou pour qu'ils lancent des poursuites administratives ou toute autre forme de procédure judiciaire,

Encourage les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager l'introduction rapide et efficace de sanctions civiles et administratives dans les cas moins graves d'actes ou d'infractions liés à un comportement indiscipliné et perturbateur à bord d'un aéronef.

Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs

Section 1 : Voies de fait et autres actes d'agression contre un membre d'équipage à bord d'un aéronef

Commets une infraction toute personne qui accomplit l'un des actes ci-après à bord d'un aéronef :

- 1) agression ou menace physique de commettre une telle agression contre un membre d'équipage ;
- 2) intimidation ou menace verbale contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 3) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins de :

- a) protéger la sécurité de l'aéronef, de toutes personnes ou de tout bien se trouvant à bord ; ou
- b) maintenir l'ordre et la discipline à bord.

Section 2 : Voies de fait et autres actes qui compromettent la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord d'un aéronef

- 1) Commet une infraction toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
- 2) Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :
 - a) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre une autre personne ;
 - b) endommagement ou destruction délibérés de biens ;
 - c) consommation de boissons alcooliques ou de drogues menant à une intoxication.

Section 3 : Autres infractions commises à bord d'un aéronef

Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef :

- 1) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs lorsque cela est interdit ;
- 2) détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 3) utiliser un dispositif électronique portatif lorsque cela est interdit.

APPENDICE F

Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1991, et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne en 2003,

Considérant que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS), et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

Considérant que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

Considérant qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

Considérant que la treizième Conférence de navigation aérienne de 2018 a examiné l'état des technologies actuelles et futures en matière de système mondial de navigation aérienne,

1. *Reconnaît* l'importance du sixième point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale », ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet ;

2. *Réaffirme* qu'il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour tenir compte de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

3. *Invite* les États contractants à envisager aussi de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago et le droit international public ;

4. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

5. *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;

6. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et des autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ;

7. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;

8. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention de Chicago).

APPENDICE G

Renforcement de la capacité et de l'efficacité des États pour la mise en œuvre des traités de droit aérien et l'actualisation des lois et règlements nationaux

L'Assemblée,

Rappelant le rôle important que joue le droit (en particulier le droit aérien) pour aider l'OACI à atteindre ses buts et ses objectifs, et lui permettre ainsi qu'à ses États membres et au secteur de l'aviation, de réagir efficacement face aux occasions, aux menaces et aux défis nouveaux et émergents concernant le développement de l'aviation civile internationale,

Notant que les États membres doivent veiller à ce que des lois et des règlements appropriés soient élaborés pour mettre en œuvre la Convention de Chicago, les instruments de droit aérien pertinents et les dispositions de l'OACI, et appliqués conformément à cette convention, ces instruments et ces dispositions,

Affirmant que les conseillers juridiques en aviation civile et les praticiens du droit aérien jouent un rôle important en aidant leurs États et leurs organisations à appliquer les traités de droit aérien ainsi qu'à élaborer et à actualiser leurs lois et réglementations nationales afin de donner effet aux politiques nationales et aux exigences réglementaires et de promouvoir le respect des principes de droit,

Considérant que les conseillers juridiques doivent constamment actualiser et améliorer leurs compétences, leurs capacités et leurs aptitudes pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités,

Se félicitant de la tenue du premier Forum des conseillers juridiques en aviation civile, organisé par l'OACI et accueilli par Singapour en mai 2019, forum qui a permis aux conseillers juridiques, notamment ceux travaillant pour des organisations qui réglementent l'aviation civile, de partager et d'échanger des points de vue sur des questions d'actualité présentant un intérêt pour la communauté aéronautique internationale, et sur le renforcement de leur soutien à leurs organisations et à leurs États,

1. *Encourage* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à créer des postes spécialisés de conseillers juridiques internes dans leurs administrations de l'aviation civile ;
2. *Encourage* les États membres à utiliser les séminaires et ateliers de l'OACI, le cours de droit aérien international et d'autres événements analogues pour la formation et le perfectionnement continus de leurs conseillers juridiques et à envisager d'organiser de temps en temps de tels événements dans leurs États et leurs régions ;
3. *Invite* les États membres à soutenir l'initiative du Forum des conseillers juridiques en aviation civile et à envisager d'accueillir des réunions ultérieures de ce forum, ainsi qu'à encourager et à aider leurs conseillers juridiques à participer et à contribuer audit forum ;
4. *Demande* au Secrétaire général d'aider les États membres à acquérir et à tenir à jour les compétences appropriées des conseillers juridiques en aviation civile, notamment en élaborant un cadre de compétences permettant de renforcer leur rôle ;
5. *Prie instamment* les États membres de soutenir les travaux de l'OACI dans le domaine juridique en encourageant leurs conseillers juridiques à participer activement aux travaux du Comité juridique,

des sous-comités et équipes spéciales, des groupes d'experts, des groupes de travail et des autres organes similaires créés pour examiner les questions de droit aérien et élaborer des solutions juridiques.

APPENDICE H

Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que l'article 83 de la Convention de Chicago prévoit que les États contractants enregistrent leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil,

Considérant que l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques est régi par les *Règles d'enregistrement auprès de l'OACI des accords et arrangements aéronautiques* (Doc 6685 de l'OACI), qui sont adoptées par le Conseil et mises à jour régulièrement,

Considérant que l'OACI a lancé en 2020 le site web de l'OACI consacré aux accords et arrangements aéronautiques (WAGMAR), qui facilite l'auto-enregistrement par les États contractants des accords et arrangements aéronautiques.

1. *Demande* aux États contractants de soumettre à l'enregistrement auprès du Conseil leurs accords et arrangements aéronautiques conformément à l'article 83 de la Convention de Chicago ;
2. *Invite* les États contractants à utiliser la plateforme WAGMAR pour l'enregistrement de leurs accords et arrangements aéronautiques.

Résolution A42-6 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Notant que le Conseil a approuvé l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le

monde (GASP) et la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de l'évolution du système de la navigation aérienne, respectivement ;
2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation, tout en assurant la stabilité et l'harmonisation nécessaires ;
3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération, en collaboration et en coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;
4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux et au savoir-faire d'autres États ;
6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;
7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, ainsi que des plans régionaux et nationaux, en évitant les doubles emplois ;
8. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur les cadres constitués par le GASP et le GANP ;
9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP et de fournir le soutien nécessaire aux États membres afin qu'ils élaborent et mettent en œuvre des plans nationaux ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-6 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

APPENDICE A

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien et des morts qu'ils causent dans toutes les parties du monde ;
2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions qui sollicitent de l'aide pour faciliter la mise en place d'un PNS, y compris le renforcement de la supervision de la sécurité ;
3. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;

4. *Prie instamment* les États membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les RASG et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour mettre en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
5. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
6. *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration et la mise à jour d'éléments indicatifs et d'outils en appui à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

1. *Charge* le Conseil d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;
2. *Appelle* les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs harmonisés mondialement, compte tenu des besoins opérationnels ;
3. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices du GANP pour la mise en œuvre

des améliorations opérationnelles comme élément de leur stratégie nationale de réduction de leur impact sur l'environnement, notamment des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale ;

4. *Appelle* les États, les PIRG et le secteur aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI, et à se fournir les uns aux autres, des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;

5. *Invite* les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne ;

6. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages accumulés pour l'environnement qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;

7. *Prie instamment* les États qui élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne, pour leur propre modernisation de la navigation aérienne, d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans dans le cadre de leurs PIRG respectifs afin d'assurer l'harmonisation au niveau régional et la compatibilité et l'interopérabilité à l'échelle mondiale ;

8. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP, y compris une feuille de route des capacités minimales nécessaires à l'évolution du système de navigation aérienne et des calendriers pour sa mise en œuvre à l'échelle mondiale, en le tenant à jour par rapport aux technologies émergentes et aux exigences opérationnelles en évolution ;

9. *Demande* à l'OACI d'incorporer les principes de l'architecture axée sur les services dans le GANP, de manière à guider les fournisseurs de services de navigation aérienne dans la planification et la mise en œuvre de systèmes agiles, interopérables à l'échelle mondiale et prêts pour l'avenir, afin de favoriser une gestion fluide du trafic aérien ;

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

Résolution A42-7 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant les Recommandations 7/3 et 7/6 de la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division (1995) (SP COM/OPS/95), la Recommandation 5/2 de la onzième Conférence de

navigation aérienne (2003), la Recommandation 1/12 de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012) et la Recommandation 5/5 de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19 (2021),

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

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

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

3. *Prie instamment* les États membres d'intervenir activement auprès de leurs autorités de réglementation radio en vue de l'incorporation des intérêts de l'aviation avec les autres intérêts nationaux, en particulier en préparation et dans le cadre des CMR de l'UIT ;

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

Résolution A42-8 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communication, de navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

L'Assemblée,

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

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

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Demande* aux États, aux PIRG et à l'industrie aérienne d'utiliser le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour orienter la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et de focaliser tout ce travail de développement sur le concept opérationnel d'ATM mondiale ;
2. *Demande* aux États et aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de mettre en place un cadre pour la planification conjointe et la coopération au niveau sous-régional pour le développement conjoint des systèmes CNS/ATM ;
3. *Prie instamment* le Conseil de faire en sorte que l'OACI élabore les stratégies de transition, les besoins de l'ATM et les SARP nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial ;
4. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre sans délai l'examen des aspects économiques, institutionnels, juridiques et stratégiques liés à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;
5. *Prie instamment* le Conseil de prendre les dispositions nécessaires pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et que les objectifs et cibles de performance pour le futur système soient élaborés en temps utile ;
6. *Invite* les États qui sont en mesure de le faire, les organisations internationales concernées, les usagers et les fournisseurs de services :

a) à ne ménager aucun effort pour coopérer et faciliter l'exécution du programme de travaux de recherche et développement, essais et démonstrations (RDT et D) en étroite coopération avec les États aux ressources limitées ;

b) à valider les éléments du concept identifiés dans le concept opérationnel d'ATM mondiale ;

7. *Demande* au Conseil, compte tenu du budget adopté par l'Assemblée et à titre hautement prioritaire, de veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à la disposition des bureaux régionaux de l'OACI, en particulier ceux qui sont accrédités auprès des États en développement, compte tenu du soutien accru qu'ils seront appelés à fournir aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, qui sont les principaux organes à intervenir dans la planification régionale de la transition vers les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI ;

8. *Demande en outre* au Conseil de continuer à prier instamment les États, les organisations internationales et les institutions financières de mobiliser des ressources afin d'aider les États qui ont besoin de coopération technique pour la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI.

APPENDICE C

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

L'Assemblée,

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

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

Considérant que la résilience des systèmes CNS face au brouillage doit être traitée au niveau mondial selon une approche holistique, en assurant une évolution efficace et coordonnée entre l'architecture de l'infrastructure, les moyens technologiques améliorés, les procédures opérationnelles civiles et militaires, les autorités de réglementation des radiocommunications et la coordination civilo-militaire,

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

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

Estimant que, associés à l'utilisation du cadre juridique approprié, ces moyens et mesures permettront aux

autorités compétentes de réagir au brouillage nuisible causé par l'exploitation illicite d'émetteurs et d'éviter la prolifération et l'utilisation de ces équipements illicites et le mauvais usage d'équipements de test et de maintenance,

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

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

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

1. *Encourage* les États à effectuer la transition vers des systèmes CNS optimisés et sûrs fondés sur l'intégration complémentaire de moyens embarqués et d'une infrastructure satellite et sol appropriés et indépendants qui permettent une résilience et une résistance maximales à tout type de brouillage ;
2. *Encourage* les organismes de normalisation et l'industrie à mettre au point des moyens appropriés de détection, d'atténuation et de notification du brouillage pour les composantes embarquées, satellitaires et sol des systèmes CNS, afin d'assurer une plus grande résilience et la continuité de l'exploitation des systèmes CNS et de prévenir tout effet en cascade découlant de l'utilisation d'une position, d'une vitesse ou de données de temps inexactes ;
3. *Encourage* les États à veiller à ce que des moyens CNS terrestres résilients demeurent disponibles pour garantir la sécurité de l'exploitation et assurer un complément pour l'intégration à bord des aéronefs de la position, de la navigation et du temps de la synchronisation (PNT) au moyen de données de surveillance indépendantes qui soutiennent la résilience et la sécurité de l'exploitation ;
4. *Invite* l'OACI à élaborer des principes de haut niveau sur la manière d'intégrer les systèmes et moyens CNS sol, espace et embarqués et de faire évoluer les solutions PNT pour obtenir des services de positionnement et de synchronisation plus résilients ;
5. *Encourage* les organismes de normalisation et le secteur à collaborer avec l'OACI pour favoriser des solutions PNT alignées sur les initiatives de l'OACI ;
6. *Invite* l'OACI à établir un cadre d'examen d'ensemble pour renforcer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM ;
7. *Prie instamment* les États d'appliquer les mesures nécessaires pour éviter la commercialisation/prolifération, l'achat, la détention et l'utilisation d'émetteurs illicites comme des brouilleurs et l'utilisation à mauvais escient d'équipements de test et de maintenance pouvant avoir une incidence sur les systèmes CNS ;
8. *Prie instamment* les États de veiller à une collaboration étroite entre les autorités aéronautiques,

les autorités militaires, les prestataires de services, les autorités de réglementation des radiocommunications et de mise en œuvre du spectre afin de mettre en place toute mesure spéciale nécessaire pour garantir que le spectre de fréquences utilisé par tous les systèmes CNS, et le GNSS en particulier, soient libres de brouillage nuisible ;

9. *Prie instamment* les États de s'abstenir de toute forme de brouillage intentionnel ou de leurrage touchant l'aviation civile ;

10. *Prie instamment* les États d'assurer le plus possible à l'avance la coordination et la notification auprès du prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) responsable de l'espace aérien concerné lorsque des opérations militaires ou d'autres opérations autorisées par l'État liées à la sûreté, à la défense ou à l'entraînement sont susceptibles de causer une forme quelconque de brouillage ou de leurrage touchant l'aviation civile ;

11. *Prie instamment* les États et les exploitants, lorsqu'ils évaluent les risques de brouillage associés à des zones de conflit, de prendre en considération le fait que l'utilisation de systèmes CNS basés sur satellite peut en ressentir les effets au-delà de ces zones.

Résolution A42-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

Considérant qu'elle a examiné les propositions faites par le Conseil en vue d'amender l'exposé des aspects de la politique permanente et les règles pratiques figurant dans la résolution A40-4 (appendices A à O) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 41^e session,

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

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

1. *Décide* ce qui suit :

- a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques dans le domaine de la navigation aérienne tels

qu'ils se présentent à la fin de la 41^e session de l'Assemblée ;

- b) que les règles pratiques que les appendices de la présente résolution associent à chaque aspect de la politique constituent des éléments indicatifs qui visent à garantir et à faciliter la mise en application des aspects correspondants de la politique ;
2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne et d'informer l'Assemblée lorsqu'il est nécessaire d'y apporter des modifications ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-4 et ses appendices et la résolution A15-9.

APPENDICE A

Réunions mondiales de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

Décide :

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États membres peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes, plans mondiaux et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;
2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;
3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;
4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

Règles pratiques

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offriraient un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.
2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.
3. Afin de faciliter la participation de tous les États membres, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.
4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épuiser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.
5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

APPENDICE B

Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

Décide :

1. que la Commission de navigation aérienne instituera des groupes d'experts s'il est nécessaire de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés que la Commission de navigation aérienne ne peut résoudre de manière satisfaisante ou rapide par d'autres moyens existants ;
2. que la Commission de navigation aérienne veillera à ce que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts appuient les objectifs stratégiques de l'OACI, qu'ils soient clairs et concis, qu'ils tiennent compte des échéances fixées et qu'ils soient respectés ;

3. que la Commission de navigation aérienne fera un examen périodique de l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts et qu'ils seront dissous dès que les activités qui leur ont été assignées auront été menées à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié ;
4. que les activités des groupes d'experts appuieront dans la mesure du possible une approche de l'élaboration de SARP fondée sur les performances.

Règle pratique

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

APPENDICE C

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

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

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

APPENDICE D

Personnel aéronautique qualifié et compétent

L'Assemblée,

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

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

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

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

Décide :

1. que l'OACI aidera les États membres à réaliser et à maintenir la compétence du personnel aéronautique, au moyen du Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI ;
2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :
 - a) la responsabilité en matière de qualification des professionnels de l'aviation incombe aux États membres ;
 - b) la plus haute priorité est donnée aux activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
 - c) la coopération avec les États membres et l'industrie est essentielle pour élaborer et mettre en pratique des activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
 - d) la priorité sera accordée à préparer la prochaine génération des professionnels de l'aviation.
3. L'OACI donne des avis aux exploitants de centres de formation mais ne participe pas à leur fonctionnement ;
4. Les États membres se prêtent assistance mutuellement pour optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques.

Règle pratique

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

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

APPENDICE E

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

Décide :

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

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

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

Règles pratiques

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

APPENDICE F

Réunions régionales de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

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

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

Décide :

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

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États membres situés dans cette région à agir, individuellement ou collectivement, en tant qu'hôtes de la réunion.
2. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être diffusés électroniquement, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture.
3. Le Conseil devrait s'assurer que des indications suffisantes sont mises à la disposition des réunions régionales de navigation aérienne au sujet des questions d'exploitation et de technique qui figurent à l'ordre du jour.
4. Chaque État membre participant devrait, avant une réunion, s'informer des projets d'exploitation de ses entreprises de transport aérien et de son aviation générale internationale, ainsi que du trafic prévu des autres aéronefs immatriculés sur son territoire et de l'ensemble des besoins de ces différentes catégories d'aviation en matière d'installations et de services.

5. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait encourager l'établissement, pour et par les réunions régionales de navigation aérienne, de critères de planification à jour qui viseraient à garantir que les plans régionaux répondent aux besoins de l'exploitation et sont justifiés sur le plan économique.

6. Le Conseil devrait élaborer et tenir à jour des directives précises et détaillées pour l'examen des questions de mise en œuvre lors des réunions de navigation aérienne.

APPENDICE G

Délimitation des espaces aériens ATS

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

1. que les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services ;
2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ;
3. que, si des espaces aériens ATS doivent s'étendre au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États, ou de parties de ces territoires, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés, vu la nécessité de mettre en place et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon rentable, et la nécessité

d'une gestion plus efficace de l'espace aérien, en particulier l'espace aérien supérieur ;

4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État délégant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;

5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

et déclare en outre :

6. que tout État membre qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

7. que, si le Conseil approuve des accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture, par un État, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, cela n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur l'espace aérien considéré.

Règles pratiques

1. Les États membres devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'OACI.

2. Les États membres devraient envisager, si besoin est, d'établir conjointement une seule autorité des services de circulation aérienne dans les espaces aériens ATS s'étendant au-dessus des territoires de deux États ou plus ou au-dessus de la haute mer.

3. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin qu'il soit possible, en cas d'impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer, de mettre en œuvre avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

APPENDICE H

Fourniture des services de recherches et de sauvetage

L'Assemblée,

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

de collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention,

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

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

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

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

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

Décide :

1. que les régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront délimitées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité au moindre coût global ;
2. que les États doivent assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;
3. que si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;
4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;

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

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

et *déclare* en outre :

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

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

Règles pratiques

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

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

APPENDICE I

Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire

L'Assemblée,

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

Considérant que le Préambule à la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que les signataires sont « convenus de certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique »,

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

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

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

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

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

Décide :

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

Règles pratiques

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

APPENDICE J

Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

L'Assemblée,

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

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

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

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

Considérant que l'exploitation d'aérodromes présente de nombreux avantages, mais qu'à certains emplacements les facteurs environnementaux ont imposé des restrictions à l'exploitation des avions, et

qu'étant donné les problèmes de capacité qui se posent dans le monde entier, il faudrait tenir compte de la mise en service de nouveaux aéroplanes moins bruyants,

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

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

Décide :

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

Règles pratiques

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

APPENDICE K

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

L'Assemblée,

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

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

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

APPENDICE L

Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

L'Assemblée,

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

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

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

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

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États membres aux travaux techniques de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'OACI et les États membres.
2. Chaque État membre devrait, dans la mesure où il jugera être à même de le faire :
 - a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;
 - b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des

réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne soit des propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;

- c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
- d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'OACI ;
- e) aider l'OACI dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

APPENDICE M

Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

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

Règles pratiques

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États membres pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.

2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.

3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à certaines réunions techniques, en visitant des organisations de recherche et développement, en assistant à des essais d'application, et en évaluant du matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'OACI et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

APPENDICE N

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

- a) fournissent, à la demande d'autres États membres, l'assistance d'experts et les installations requises pour les enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ;

- b) permettent aux États membres qui souhaitent acquérir de l'expérience dans ce domaine d'assister à des enquêtes relatives à des accidents d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

Règles pratiques

1. Les États membres sont encouragés à appuyer l'organisation d'ateliers régionaux concernant les enquêtes sur les accidents en vue d'échanger des renseignements sur la législation et les procédures de chaque État en matière d'enquête, sur le partage des connaissances et de l'expertise en gestion et techniques d'enquête, sur la disponibilité d'experts et d'installations et sur les pratiques visant à résoudre les difficultés éprouvées au cours des enquêtes.
2. Les États membres devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.
3. Les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents sont encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR PLUS qui dispense une formation fondée sur la compétence normalisée sur le plan international.
4. Les États membres sont encouragés à se reporter au modèle de protocole d'accord élaboré par l'OACI en 2007 à l'intention des États, pour encourager une coopération mutuelle durant les enquêtes sur des accidents ou des incidents graves d'aviation. Le modèle de protocole d'accord est affiché sur le site web public de l'OACI.
5. Les États membres sont encouragés à prendre connaissance, si besoin est, du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI qui donne des orientations sur la manière d'établir et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents dans une région ou une sous-région.

APPENDICE O

Performances humaines

L'Assemblée,

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

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

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

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

Décide que :

1. Les États membres veillent à l'insertion de considérations sur les performances humaines dans la planification, la conception et la mise en œuvre des nouveaux systèmes, processus et technologies, dans le cadre d'une approche de gestion de la sécurité ;
2. Les États membres encouragent et facilitent l'insertion d'éléments relatifs aux performances humaines dans les programmes de formation basés sur les compétences tout au long de la carrière d'un professionnel ;
3. Les États membres incluent des stratégies qui favorisent des performances opérationnelles sûres, cohérentes, efficaces et efficientes de l'individu et dans les équipes d'individus aux fins des priorités en matière de sécurité.
4. Les États membres et l'OACI devraient promouvoir la sécurité dans un environnement de poste de pilotage de plus en plus numérique en s'attaquant aux incidences des systèmes à forte intensité de données sur les performances humaines, par les mesures ci-après :
 - a) encourager, pour les systèmes et interfaces du poste de pilotage, des principes de conception centrés sur l'humain qui atténuent la surcharge d'informations et préviennent la fatigue cognitive ;
 - b) veiller à ce que les cadres de formation et de compétences des pilotes, notamment la formation fondée sur des données probantes, intègrent les compétences nécessaires pour gérer efficacement les informations numériques complexes et atténuer les risques liés à l'automatisation ;
 - c) encourager l'intégration des risques liés à l'interaction humain-machine et à la charge cognitive dans les programmes nationaux de sécurité (PNS) et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des exploitants.

Résolution A42-10 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États membres son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en

matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et les objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

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

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

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

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

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

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

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

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

l'aviation civile,

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

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

des contributions volontaires au Fonds SAFE, conformément à la résolution A37-16, afin de garantir qu'un soutien efficace à la mise en œuvre dans le domaine de la sécurité soit fourni aux États et/ou aux mécanismes de coopération régionale qui ont besoin d'assistance ;

10. *Demande* à tous les États membres et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs en leur fournissant des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de SSC recensées et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;

11. *Encourage* les États membres à inviter leurs RSOO et/ou RAIO à participer au Programme d'évaluation des RSOO et des RAIO (RRAP) afin de s'améliorer et de mieux aider leurs États membres à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sécurité et d'enquête au titre de la Convention ;

12. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États, les RSOO, les RAIO, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité et d'enquêtes afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;

13. *Encourage* les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leurs capacités nationales de supervision de la sécurité et d'enquête, et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la supervision de la sécurité de l'aviation et des enquêtes, notamment les RSOO et les RAIO ;

14. *Demande* au Conseil de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les SSC par l'élaboration de stratégies pays de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets de soutien à la mise en œuvre ;

15. *Prie instamment* les États membres et les partenaires pertinents de la sécurité à soutenir la mise en œuvre des stratégies pays afin d'aider les États à résoudre les SSC, ainsi qu'à bâtir une capacité durable dans les États ;

16. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur les progrès de la coopération régionale et la mise en œuvre des activités de soutien ;

17. *Encourage* les États membres à renforcer leurs cadres juridiques respectifs en ce qui concerne les RSOO, les RAIO et les ICM de sorte que les mécanismes de délégation y soient clairement définis, tout en veillant à ce qu'il n'y ait pas de chevauchement avec les responsabilités qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago ;

18. *Encourage* l'industrie à prendre part activement aux travaux des RSOO, des RAIO et des ICM, et à fournir un soutien approprié ;

19. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-6.

Résolution A42-11 : Remplacement des halons

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États et leur industrie aéronautique d'accélérer la mise au point et l'introduction de produits de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret des aéronefs ;
2. *Prie instamment* les États de déterminer les réserves et la qualité des halons qu'ils détiennent et d'en assurer le suivi ;
3. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement, par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du

Groupe de l'évaluation technique et économique, sur la question des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;

4. *Encourage* les États à collaborer avec le consortium des industries pour les applications moteurs/GAP et avec le Groupe de travail sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ;

5. *Encourage* les États à appuyer les mesures visant à réduire au minimum les émissions de halons non nécessaires qui se produisent en l'absence de tout incendie compromettant la sécurité et à assurer une meilleure gestion et une meilleure préservation des réserves de halons existantes ;

6. *Encourage* les États à se concerter, par l'intermédiaire de l'OACI, avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'organe consultatif du Protocole de Montréal, le Groupe de l'évaluation technique et économique et le Comité des choix techniques pour la lutte contre les incendies pour évaluer les réserves mondiales de halons et appuyer la gestion durable des banques de halons existantes, y compris une demande de dérogation pour utilisation essentielle concernant les halons dans les compartiments de fret des aéronefs au titre du Protocole de Montréal, afin de maintenir la sécurité de l'aviation ;

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

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

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

Résolution A42-12 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) – Méthode de surveillance continue (CMA)

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de 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/06 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 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 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 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, 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 de l'USOAP-CMA, conformément aux recommandations du Groupe consultatif *ad hoc* USOAP-CMA (USOAP-AG) adoptées par le Conseil et aux recommandations pertinentes de la HLCC ;

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.

5. *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* ;

6. *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 ;

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

9. *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 ;

10. *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 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 ;

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 activités de surveillance ;

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 ;

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 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 ;

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 ;

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 de respecter le calendrier prévu, afin de faciliter le bon fonctionnement de l'USOAP-CMA ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

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 de l'USOAP-CMA de présenter un rapport sur son évolution et sa performance à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

23. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-13.

Résolution A42-13 : 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 – Aéroports 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.

Résolution A42-14 : 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.

Résolution A42-15 : 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.

Résolution A42-16 : 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 A42-17 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 A 41-16.

Résolution A42-17 : 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.

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 aérogares 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 A42-17 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l’OACI liée à la*

facilitation, A42-16 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — lutte contre la traite des personnes, A42-14 : Accessibilité en aviation civile internationale, A42-15 : 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.

Résolution A42-18 : 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 A41-18, 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 A41-18, 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 A41-18.

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 continuent de menacer 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 préjudiciables, y compris, 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 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 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,

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 (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 l'objectif ambitieux 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, avec le soutien collectif des autres États membres, de l'OACI, des organisations régionales, 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 la pandémie de COVID-19,

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 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 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 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 être traitées comme des questions de la plus haute priorité, l'OACI et ses États membres 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 ;

8. *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 ;

9. *Notant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, 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 ;

10. *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 ;

11. *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 ;

12. 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* ;

13. Charge le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASep, 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 ;

14. 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 ;

15. *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.

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

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 ».

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 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), 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 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 ;

5. *Encourage* les États membres à accorder une grande importance aux normes 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 ;

8. *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 ;

9. *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* ;

10. *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 ;

11. *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;

12. *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 ;

13. *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 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) agir à l'égard des 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 ;
- 14. *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 ;
- 15. *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 ;
- 16. *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 ;
 - e) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance 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 ;

- f) 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 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 ;

17. 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 ;

18. 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 ;

19. 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 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 ;

20. 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 ;

21. 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 ;

22. 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

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 A41-18, 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 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 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* de continuer à 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 prompte 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 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 ;
9. *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 ;
10. *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 programme de formation de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, y compris la tenue à jour et le développement des mallettes pédagogiques et des ateliers, 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 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) 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) analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l’aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
- c) 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.

Résolution A42-19 : Cybersécurité dans l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et interconnecté constitué de données, d'informations et de systèmes qui sont essentiels à la sécurité, 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 des données, de l'information, 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 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 tant dans l'environnement physique que cybernétique, et que les cybermenaces peuvent présenter des risques importants pour l'infrastructure critique de l'aviation civile, et compromettre la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile,

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,

Notant que tous les cyberincidents qui compromettent la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité de l'aviation civile ne sont pas illégaux 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 les cyberattaques contre l'aviation civile internationale, et qu'en conséquence la ratification et la mise en œuvre à grande échelle 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 renforcer la protection et la résilience des données, des informations et des systèmes de l'aviation civile face aux cybermenaces et aux cyberrisques, notamment les interfaces communes entre l'aviation civile et 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 protection et la résilience du secteur face aux cybermenaces et aux cyberrisques de manière harmonisée et cohérente,

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

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

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 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, 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, 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 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 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) 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) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes 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) élaborer et mettre en œuvre un cadre de gestion des cyberrisques solide qui intègre la gestion des cyberrisques dans les pratiques pertinentes de gestion des risques pour la sécurité, 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 face aux cybermenaces et aux cyberrisques ;
- h) adopter des lois, règlements, politiques, procédures et mesures, 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) élaborer et mettre en œuvre des mesures concrètes pour renforcer la culture de cybersécurité dans toutes les entités de l'aviation civile ;
- j) 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 partagés les informations sur les cybermenaces, les incidents, les vulnérabilités, les indicateurs de compromission, les tendances dans ce domaine et les meilleures pratiques et enseignements tirés en matière d'atténuation ;
- k) développer les mécanismes de coopération 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 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 ;

- l) 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 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 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.
4. *Déclare* que cette résolution remplace la résolution A41-19.

Résolution A42-20 : 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

L'Assemblée,

Considérant que, par sa résolution 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 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 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 A42-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A42-22 : *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 (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 A42-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A42-22 : *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* (CORSIA), remplacent les résolutions 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 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* 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 la transition de la *Coalition mondiale de l'OACI pour une aviation durable vers l'ACT-LTAG de l'OACI* qui servira de 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 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,

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 ;

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,

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,

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 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 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 ;

7. *Accueille avec satisfaction* les avantages de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM qui 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 ;

8. *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 ;

9. *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 ;

11. *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 ;

12. *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 ;

13. *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 ;

14. *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 ;

15. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § 9 du dispositif du présent appendice ;

16. *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,

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,

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,

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,

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

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 ;
- b) 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,

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

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'empiétement 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,

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,

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

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,

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,

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,

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,

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,

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*,

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,

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,

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

empiétements 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 empiétements 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,

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,

Constatant qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 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 ;
3. *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 ;
4. *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,

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,

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,

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,

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,

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.

Résolution A42-21 : 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,

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 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,

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, 40^e et 41^e sessions en 2013, 2016, 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 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,

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 de base à l'examen et à l'adoption, à la 41^e session de l'Assemblée en 2022, de 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,

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,

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,

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,

Constatant les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

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, en novembre 2021 et en avril 2024 et *sachant* 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 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,

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,

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 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 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,

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, 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, 150 États membres représentant plus de 99 % 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,

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,

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 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 l'intensification à l'échelle mondiale du développement et 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,

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 A42-20, *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 A42-22, *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 (CORSIA)*, remplace les résolutions A41-20, A41-21 et A41-22 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 ;

9. *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 formuler 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 ;

10. *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 ;

11. *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 ;

12. *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 ;

13. *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 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 ;

14. *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 ;

15. *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, 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 ;

16. *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 ;

17. *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;

18. *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 ;

19. *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 ;

20. *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* ;

21. *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.

22. *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* ;

23. *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 ;

24. *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 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 43e 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 ;

25. *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 ;

26. *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 ;

27. *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 ;

^{1 1} Voir l'appendice G de la note A42-WP/25.

- 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 ;

28. *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 ;

29. *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 SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation cadrant avec *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 ;

30. *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 ;

31. *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 ;

32. *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 ;

33. *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 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 ;

34. *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 SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, conformément à leurs circonstances nationales ;
- b) d'envisager le recours à des mesures incitatives et à d'autres politiques pour encourager la production et 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 aéronefs 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 pour l'admissibilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres utilisés dans l'aviation internationale ;
- 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 ;

35. *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 ;
- b) de continuer à maintenir 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 d'alimentation, 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) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des SAF, 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) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux SAF, aux LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- f) 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) 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 ;

36. *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 ;

37. *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.

Résolution A42-22 : 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 (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 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 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, 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 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 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,

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 A42-20: *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 A42-21: *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 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 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 que les nouveaux venus¹ 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 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 ;

¹ 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.

- 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.

Résolution A42-23 : 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'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'efficience 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 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 42^e session de l'Assemblée ;

2. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-25.

APPENDICE A

Programme OACI 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 renforcement des capacités et le soutien à la mise en œuvre constituent 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 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 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 renforcement des capacités et de mise en œuvre a considérablement baissé au cours du précédent triennat et que la situation financière du Fonds AOSC

s'est considérablement détériorée, sous l'effet conjugué de 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 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 allocation plus adéquate, tout en conservant une certaine compétitivité,

Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre

1. *Reconnaît* l'importance du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre pour 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 le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, exécuté dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, constitue 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, et des éléments indicatifs 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 ;
5. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer 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 ;
6. *Réaffirme* que le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination 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 ;
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 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 ;

10. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction 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 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 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 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 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 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 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, 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 réaligement 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

20. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de 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 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 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 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 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 % 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 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 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 au Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre d'aider les États plus efficacement 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, du développement économique et de la durabilité de l'environnement, en s'assurant qu'aucun pays n'est laissé de côté ; *reconnaît en outre* qu'une telle contribution fera avancer la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et prendra en compte les nouveaux besoins, possibilités et défis, en facilitant la mise en œuvre de politiques globalement harmonisées, de SARP, de cadres

réglementaires, d'orientations et d'outils, ainsi que la correction des carences constatées 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 du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI, des contributions financières et en nature pour les projets, 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 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 trousseaux 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 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 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 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 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) 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 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 du renforcement des capacités et de la mise en œuvre, des conseils, des produits et des services de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent 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 du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre, compte tenu des avantages connexes importants qu'il procure ;
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 d'aborder les défis, les besoins et les possibilités dans le domaine de l'aviation, y compris les technologies nouvelles et émergentes ;
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 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 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 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 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 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.

Résolution A42-24 : 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, 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 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 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 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 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, 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 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 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 de l'aviation, renforçant ainsi l'attraction et la rétention, la productivité, les performances 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.

Résolution A42-25 : 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, 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 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, 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 sur le plan de l'innovation en fonction d'une approche selon laquelle aucune préférence induite 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 ;
3. *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. *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. *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.

Résolution A42-26 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

L'Assemblée,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique, harmonieuse et durable et que l'un des objectifs de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

Considérant que le transport aérien présente une importance fondamentale pour le développement durable des économies des États en promouvant et en facilitant le tourisme et le commerce,

Considérant qu'il est de plus en plus difficile, en particulier pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et faire face aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de relever les défis que posent les exigences imposées au transport aérien,

Considérant que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États membres, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États membres par les moyens les plus efficaces,

Considérant que les États membres doivent fournir des données statistiques et d'autres renseignements exacts et factuels pour permettre à l'Organisation d'établir des orientations et études pertinentes,

Considérant que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif mettant plus l'accent sur la mise en œuvre de politiques de transport aérien et d'orientations connexes, en accord avec l'objectif « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB), que sur l'établissement de normes dans le cadre de cet objectif stratégique,

Considérant que les orientations élaborées par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre son objectif stratégique – *Le développement économique du transport aérien garantit la prospérité économique et le bien-être de la société pour tous* – doivent aider les États membres à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation, ainsi que la création d'un contexte favorable pour le développement durable du transport aérien international,

Considérant que l'Organisation a établi des *Orientations sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation* à l'intention des États membres et du secteur pour qu'ils affrontent les répercussions économiques de la pandémie de COVID-19, allègent les pressions imminentes qui pèsent sur les finances et les liquidités du secteur et renforcent la résilience de ce dernier aux crises futures,

Considérant que la Déclaration ministérielle adoptée à la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) a confirmé l'importance du soutien, notamment économique et financier, fourni au secteur de l'aviation pour maintenir l'exploitation et assurer la prestation des services essentiels tout en préservant une concurrence équitable et l'égalité des chances,

Considérant que l'Organisation a décidé de convoquer la septième Conférence mondiale de transport aérien (AT-Conf/7) en 2026, en tant que cadre mondial stratégique et décisionnel pour déterminer les mesures d'amélioration du contexte de la réglementation économique afin de favoriser le développement d'un système de l'aviation civile solide, viable sur le plan économique et abordable,

Considérant qu'il est nécessaire d'intégrer le développement économique du transport aérien dans tous les aspects de l'aviation, en particulier en ce qui concerne les questions transversales, afin de comprendre les effets réciproques de diverses mesures sur le développement économique du transport aérien,

Considérant qu'il est important que les États membres participent aux travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, telle qu'elle existe à la clôture de la 42^e session de l'Assemblée :

- Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international
- Appendice B — Imposition
- Appendice C — Économie des aéroports et des services de navigation aérienne
- Appendice D — Données et statistiques sur l'aviation
- Appendice E — Prévisions, planification et analyses économiques

2. *Prie instamment* les États membres de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil et par le Secrétaire général dans les documents pertinents de l'OACI ;

3. *Prie instamment* les États membres de faire tout leur possible pour s'acquitter des obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour seconder l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses travaux concernant le transport aérien ;

4. *Prie instamment* les États membres, dans leurs fonctions de réglementation, de tenir compte de la politique et des éléments indicatifs établis par l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui figurent dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

5. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement de l'infrastructure et de la capacité de l'aviation à la hauteur du niveau de croissance prévu du trafic et en particulier dans les pays en développement ;

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il le juge dans l'intérêt des travaux sur toute question de transport aérien, de consulter des experts représentant les États membres, par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts ou de groupes d'étude du Secrétariat composés de tels experts qualifiés, qui se réuniraient ou travailleraient par correspondance et feraient ensuite rapport au Comité du transport aérien, conformément au Doc 9482, *Instructions pour les groupes d'experts du Comité du transport aérien et du Comité de la sûreté de l'aviation* ;

7. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États membres pourront participer, comme principal moyen de faire progresser la solution des problèmes d'importance mondiale dans le domaine du transport aérien, lorsque de telles réunions sont justifiées par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et qu'il existe une possibilité réelle d'action constructive à leur sujet ;

8. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de diffuser et promouvoir la politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes auprès des États membres et entre ces États ;

9. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de continuer à promouvoir et à faire connaître la *Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19*, tandis que des efforts sont faits pour mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la Déclaration ;

10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de continuer à user de leurs bons offices pour promouvoir et sensibiliser les chefs d'État et de gouvernement aux avantages socioéconomiques du transport aérien pour leurs économies nationales.
11. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les résolutions et décisions de l'Assemblée concernant les activités de transport aérien de l'Organisation, et de suivre et faciliter la mise en œuvre par les États des politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien ;
12. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif des politiques de transport aérien de l'OACI et d'informer l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;
13. *Demande* au Conseil de tenir à jour les politiques et éléments d'orientation de l'OACI dans le domaine du transport aérien et de les adapter aux changements et aux besoins des États membres, tout en préservant les principes fondamentaux sur lesquels ils sont fondés ;
14. *Demande* au Conseil d'élaborer un cadre thématique multiformat afin de garantir une participation maximale, une mobilisation efficace et des résultats optimaux à la conférence AT-Conf/7 ;
15. *Demande* au Conseil d'élaborer une politique qui renforcerait la coordination sur des questions transversales relatives au développement économique du transport aérien, afin d'assurer la prise en compte systématique des considérations de développement économique dans toutes les activités et tous les programmes de l'OACI ainsi que la mise en œuvre d'un programme intersectoriel qui garantisse une véritable poursuite de l'objectif stratégique en matière de développement économique du transport aérien ;
16. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-27.

APPENDICE A

Réglementation économique du transport aérien international

Section I. Principes de base et vision à long terme

L'Assemblée,

Considérant que les principes de base de souveraineté, d'équité et d'égalité des possibilités, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la Convention ont bien servi le transport aérien international et continuent de constituer la base de son développement futur et de contribuer à celui-ci,

Considérant que l'action multilatérale visant à libéraliser le transport aérien international, en particulier l'échange le plus large possible des droits commerciaux, notamment des droits de trafic, sur une base multilatérale, reste l'un des buts de l'Organisation,

Considérant que, dans le cadre de la Convention, les États membres ont des objectifs et politiques réglementaires nombreux et divers, mais partagent un objectif fondamental de participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

Considérant qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré en conséquence des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, y compris des clauses types et des modèles d'accords de services aériens,

Considérant que les répercussions sans précédent de la pandémie de COVID-19 sur le secteur aérien, pour ce qui est de sa résilience, de sa durabilité et de sa relance, exigent de faire interagir différents domaines d'action et domaines techniques afin de trouver des solutions adaptées au secteur,

Considérant que la plupart des services aériens internationaux sont régis par des accords sur les services aériens bilatéraux ou multilatéraux entre États ou groupes régionaux d'États, que lesdits accords sont indispensables au transport aérien international, car ils créent un cadre prévisible dans lequel les transporteurs aériens peuvent exercer leurs activités et assurer la prestation de services aériens à l'avenir, et que, par conséquent, toutes les restrictions mises en place en cas de crise devraient être réduites au minimum et concorder avec les dispositions de ces accords,

Considérant qu'il est nécessaire de renforcer plus avant la compréhension des enjeux et des avantages liés à la libéralisation de l'accès aux marchés, tant du point de vue des services de passagers que des services de fret,

Considérant que la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie des États, en particulier des États en développement, notamment de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

Considérant que l'Organisation a adopté la vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, qui déclare : *Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble. Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des possibilités pour tous les États et leurs parties prenantes,*

Considérant que la conformité des États membres aux dispositions de la Convention et que le respect universel de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999), de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap) et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, et d'autres instruments de l'OACI régissant le transport par voie aérienne peut faciliter la réalisation des objectifs de l'Organisation et y contribuer,

Considérant qu'il y a lieu de tenir dûment compte de l'intérêt des consommateurs dans le développement des politiques et des réglementations nationales ou régionales en matière de transport aérien international,

Considérant que, lors des débats du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, un large soutien a été exprimé en faveur de l'examen des aspects économiques et réglementaires de l'exploitation internationale des aéronefs non habités, compte tenu de l'essor que celle-ci connaît à l'échelle mondiale,

1. *Prie instamment* tous les États membres de prendre en considération et d'appliquer la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international dans les pratiques d'élaboration de politiques et de règlements ;

2. *Encourage* les États membres à poursuivre la libéralisation de l'accès aux marchés à un rythme et d'une manière qui conviennent aux besoins et aux circonstances, en tenant dûment compte des intérêts de toutes les parties prenantes, du contexte économique changeant et des besoins d'infrastructures, ainsi que des principes relatifs aux mesures de sauvegarde conçues pour assurer la participation continue et effective de tous les États, notamment le principe consistant à accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
3. *Prie instamment* les États membres d'éviter d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales qui pourraient compromettre le développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international et de veiller à ce que les politiques et législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans tenir dûment compte de ses caractéristiques spéciales ;
4. *Prie instamment* les États membres qui ne sont pas encore parties à l'ATSAI, à la Convention de Montréal de 1999, à la Convention du Cap et son Protocole et à d'autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien international, d'envisager d'urgence de le devenir ;
5. *Prie instamment* tous les États membres d'enregistrer auprès de l'OACI tous les accords et arrangements relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*, pour accroître la transparence ;
6. *Prie instamment* les États membres de tenir le Conseil parfaitement au courant de tout problème grave résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien, ainsi que de tous faits nouveaux significatifs dans le processus de libéralisation ;
7. *Encourage* les États à faire en sorte que les règlements nationaux sur le transport aérien reflètent et complètent les priorités clés de l'OACI ;
8. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de services aériens, et d'accorder des droits appropriés et de la souplesse dans l'exploitation de manière à favoriser le développement de services de fret aérien, notamment ceux qui favorisent le cybercommerce électronique ;
9. *Prie instamment* les États membres, lorsqu'il s'agit de traiter de questions relatives à l'attribution des créneaux ou aux restrictions frappant les vols de nuit, de tenir dûment compte des besoins et préoccupations des autres États, de faire tous les efforts possibles pour résoudre toutes préoccupations par consultation entre les parties concernées, de façon transparente et non discriminatoire, ainsi que de respecter et de suivre le principe OACI d'approche équilibrée dans les mesures réglementaires concernant la gestion du bruit des aéronefs aux aéroports ;
10. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes concernées de prendre en considération, et d'appliquer, les principes essentiels de haut niveau et non contraignants de l'OACI sur la protection des consommateurs dans les politiques et les pratiques réglementaires et opérationnelles, notamment en cas de perturbations majeures touchant l'aviation, et de tenir l'OACI informée des expériences acquises ou des problèmes rencontrés dans leur application ;
11. *Demande* au Conseil d'appuyer fermement l'échange de points de vue et de bonnes pratiques sur l'application des principes de base de l'OACI pour la protection des consommateurs étant donné que cet effort pourrait contribuer à promouvoir une compatibilité entre les régimes nationaux ou régionaux,

compte tenu des besoins de souplesse des États vu leurs caractéristiques sociales, politiques et économiques ;

12. *Encourage* les États membres à continuer de recourir au mécanisme de la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) et à en tirer parti, parce qu'il facilite les négociations et les consultations relatives aux services aériens et améliore leur efficacité ;

13. *Encourage* les États membres à élaborer des stratégies nationales appropriées visant principalement à accroître la compétitivité et l'attractivité du secteur, pour ce qui est du recrutement et de la fidélisation du personnel.

14. *Demande* au Conseil de continuer à mieux faire comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation, et des ainsi que les obstacles à l'ouverture des marchés, de façon que l'on puisse étudier plus avant l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun ;

15. *Demande* au Conseil de charger le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de réviser le modèle OACI d'accord sur les services aériens (TASA) afin de faciliter les accords bilatéraux et multilatéraux des États membres. Le TASA devrait être considéré comme un document évolutif, qui tient compte du dynamisme et de l'évolution technologique du secteur, reconnaissant de multiples options, afin d'aider aux négociations, de renforcer la sensibilisation et de susciter le dialogue, tout en maintenant une position neutre et non contraignante ;

16. *Demande* au Conseil de continuer à suivre les progrès du secteur des systèmes d'aéronef non habité (UAS), de promouvoir et de coordonner la collecte et le partage d'informations et de meilleures pratiques sur les questions de réglementation économique de ce type d'aéronefs entre les États membres ;

17. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir l'application et le respect des principes clés des *Orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation*, qu'il conviendrait de mettre à jour lorsque cela est jugé nécessaire ;

18. *Demande* au Conseil d'établir les interactions nécessaires entre les différents comités, groupes d'experts et organes de travail au sein de l'Organisation pour s'assurer de la prise en compte effective de leurs domaines d'action dans leurs travaux respectifs ;

19. *Demande* au Conseil de continuer à renforcer le dialogue et l'échange d'informations entre les États membres et l'industrie, en tenant compte des objectifs de la *vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international*, concernant l'expérience et les réalisations passées des États, notamment les accords existants de libéralisation conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que l'applicabilité et la pertinence des traités multilatéraux de droit aérien existants, et des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ;

20. *Demande* au Conseil de continuer à collaborer avec les organismes régionaux et sous régionaux dans l'étude et le développement de mesures de coopération, notamment d'arrangements libéralisés, et de suivre de près les résultats de ces mesures afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États membres en vue de leur application sur une base plus large ;

21. *Demande* au Conseil, pour faciliter l'accès par les États membres, de mettre à jour le TASA de manière à y inclure les orientations visant à garantir que les ASA demeurent un cadre prévisible en cas de crise touchant les services aériens internationaux ;
22. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États membres en matière de réglementation du transport aérien international, y compris les dispositions des accords sur les services aériens, et de partager ces informations avec les États membres;
23. *Demande* au Conseil d'examiner la pertinence des cadres de réglementation économique en place en fonction des nouvelles tendances dans le secteur, notamment les goulets d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement, et de veiller à la coordination des activités de l'OACI visant à remédier aux pénuries de capital humain afin de relever les défis dynamiques du secteur de l'aviation mondiale.

Section II. Propriété et contrôle des transporteurs aériens

L'Assemblée,

Considérant que l'application stricte du critère de participation substantielle à la propriété et de contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et d'autres droits de transport aérien pourrait priver de nombreux États des possibilités équitables et égales d'exploiter des services de transport aérien international et d'optimiser les avantages à en retirer,

Considérant qu'il convient que la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes pour l'accès aux marchés soient progressivement libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, avec souplesse et avec un contrôle réglementaire effectif, concernant en particulier la sécurité et la sûreté,

Considérant que l'élargissement ou l'application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement d'exploitation dans lequel le transport aérien international pourra se développer et prospérer de manière stable, efficace et économique, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation, sans préjudice des obligations des États en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation,

Considérant que la réalisation d'objectifs de développement par les États est de plus en plus encouragée par des arrangements de coopération sous la forme de groupements économiques régionaux et par une coopération fonctionnelle qui symbolise les affinités et la communauté d'intérêts.

1. *Prie instamment* les États membres de continuer à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, compte tenu des besoins et des circonstances, par diverses mesures existantes, telles que la levée des restrictions concernant la propriété et le contrôle dans les accords bilatéraux sur les services aériens, ou les dispositions relatives à la désignation reconnaissant le concept de communauté d'intérêts au sein des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux, et celles recommandées par l'OACI ;
2. *Prie instamment* les États membres d'accepter de telles désignations et d'autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou de plusieurs États, en particulier des États en développement, appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées ;

3. *Prie instamment* les États membres de reconnaître la notion de communauté d'intérêts dans le cadre de groupements économiques régionaux ou sous-régionaux comme base valide pour la désignation par un ou plusieurs États en développement d'une compagnie aérienne d'un ou de plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à cet autre ou ces autres États en développement ou à des ressortissants de ces États, ou est effectivement sous leur contrôle ;
4. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'emploi d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;
5. *Invite* les États membres ayant de l'expérience de diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à soumettre au Conseil, sur une base continue, des informations concernant leur expérience, afin que l'Organisation dispose d'informations qui puissent être utiles aux États membres ;
6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter assistance aux États membres qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation conjointes de services aériens internationaux, ou dont les entreprises de transport aérien concluent de tels arrangements, et de communiquer promptement aux États des renseignements sur de tels arrangements de coopération.

Section III. Coopération dans les arrangements réglementaires et concurrence

L'Assemblée,

Considérant que certaines restrictions d'ordre économique, financier et opérationnel, imposées unilatéralement à l'échelon national, compromettent la stabilité du transport aérien international, tendent à créer des pratiques commerciales discriminatoires et injustes dans le transport aérien international et peuvent aller à l'encontre des principes fondamentaux de la Convention et du développement ordonné et harmonieux du transport aérien,

Considérant que l'un des principes clés recommandés par l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) en vue de redémarrer et de relancer le secteur de l'aviation mondiale dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et de durabilité, dans le sillage désastreux de la pandémie de COVID-19, consistait pour les États et les institutions financières à envisager la nécessité de fournir un appui direct et/ou indirect à l'aviation par différents moyens proportionnés et transparents,

Considérant que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour les États pour favoriser l'harmonisation et la compatibilité des approches et des pratiques réglementaires pour le transport aérien international, y compris sur les questions de concurrence,

1. *Prie instamment* les États membres de prendre en considération le fait que la concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation des services aériens internationaux ;
2. *Prie instamment* les États membres, d'élaborer des lois et des politiques sur la concurrence qui s'appliquent au transport aérien, en tenant compte de la souveraineté nationale et en prenant en considération les orientations de l'OACI sur la concurrence ;

3. *Prie instamment* les États membres d'encourager la coopération entre autorités régionales et/ou nationales de la concurrence lorsqu'ils traitent de questions relatives au transport aérien international, y compris dans le contexte de l'approbation d'alliances et de fusions ;
4. *Encourage* les États membres à incorporer dans leurs législations, règles et règlements nationaux, ainsi que dans les accords sur les services aériens, les principes de base d'équité et d'égalité des chances en matière de concurrence, de non-discrimination, de transparence, d'harmonisation, de compatibilité et de coopération énoncés dans la Convention et contenus dans les politiques et orientations de l'OACI ;
5. *Demande* au Conseil de créer des outils tels qu'un forum d'échange pour renforcer la coopération entre les États, le dialogue et les échanges d'informations sur la concurrence loyale, en vue de promouvoir des approches réglementaires compatibles vis-à-vis du transport aérien international ;
6. *Demande* au Conseil de continuer de suivre l'évolution du domaine de la concurrence dans le transport aérien international et d'actualiser, lorsque c'est nécessaire, les politiques et les éléments d'orientation en matière de concurrence loyale.

Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) adopté par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a inclus certains aspects du transport aérien international,

Considérant que l'OACI a œuvré de façon active pour que toutes les parties intéressées comprennent mieux les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que le mandat et le rôle particuliers de l'OACI dans le transport aérien international,

1. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI continue à explorer de futurs arrangements de réglementation et à élaborer des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;
2. *Note* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international pourra se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États membres et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;
3. *Réaffirme* le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ;
4. *Prie instamment* les États membres qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :
 - a) de veiller à la coordination interne au sein des administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
 - b) de veiller à ce que les représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, des caractéristiques particulières du

transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;

- c) de tenir compte des droits et des obligations vis-à-vis des États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'OMC ;
- d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international ;
- e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'envisager de se servir de ces orientations ;
- f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, qui se rapportent au transport aérien international ;

5. *Demande* à l'OMC, à ses États membres et à ses observateurs de prendre dûment en considération :

- a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation qui se produit aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional ;
- b) les responsabilités constitutionnelles de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne sa sécurité et sa sûreté ;
- c) la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international et ses travaux continus dans ce domaine ;

6. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international ;
- b) de suivre de façon proactive les faits nouveaux, en matière de commerce des services, susceptibles de toucher le transport aérien international, et d'informer les États membres en conséquence ;
- c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'OMC et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

APPENDICE B

Imposition

L'Assemblée,

Considérant que l'imposition de taxes sur le transport aérien international, notamment sur les aéronefs, le carburant et les produits techniques consommables, sur le revenu des entreprises de transport aérien international, ainsi que sur la vente ou l'utilisation de tels services, peut avoir un impact économique et concurrentiel négatif sur les opérations de transport aérien international,

Considérant que la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, énoncée dans le Doc 8632, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

Considérant que l'imposition croissante, par quelques États membres, de taxes sur certains aspects du transport aérien international, et la prolifération de prélèvements imposés sur le trafic aérien, dont plusieurs peuvent être rangés parmi les taxes sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international, donnent lieu à de vives préoccupations,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion fait l'objet de la résolution A42-20, *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* (Appendice H, *Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale*),

Considérant que la politique de l'OACI en matière d'imposition énoncée dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître la nature de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exonération de taxes à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

Considérant que l'Organisation publie et tient à jour un supplément au Doc 8632, qui regroupe les réponses apportées par les États membres sur le stade qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des résolutions récapitulatives sur l'imposition,

Considérant qu'un amendement a été apporté à l'article 8 – Navigation maritime et aérienne internationale du *Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement*, qui apporte une modification aux options suggérées relatives à l'imposition des revenus des entreprises de transport aérien international,

1. *Prie instamment* les États membres de suivre la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* figurant dans le Doc 8632 et de s'abstenir d'imposer des taxes discriminatoires à l'aviation internationale ;
2. *Prie instamment* les États membres d'éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien ;

3. *Prie instamment* les États membres de communiquer au besoin des informations à l'OACI sur le stade qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des résolutions récapitulatives sur l'imposition afin de mettre à jour le supplément au Doc 8632 ;
4. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir la politique de l'OACI en matière d'imposition, à suivre l'évolution de la situation et à actualiser ses politiques ainsi que le supplément au Doc 8632, s'il y a lieu.

APPENDICE C

Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

Section I. Politique en matière de redevances

L'Assemblée,

Considérant que l'article 15 de la Convention établit la base de l'application et de la divulgation des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne,

Considérant que la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, énoncée dans le Doc 9082, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion et des mesures fondées sur le marché est traitée séparément dans la résolution A42-20 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 (Appendice H, Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale)*, et dans la résolution de l'Assemblée A42-21 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*,

Considérant que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États membres quant aux principes suivant lesquels les organismes qui fournissent des aéroports et des services de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent percevoir des redevances pour recouvrer leurs coûts et tirer d'autres revenus des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir,

Considérant que des États membres ont demandé à l'Organisation de fournir conseils et orientations destinés à encourager un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne, conformément aux politiques de l'OACI, tout en maintenant l'équilibre entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs de services d'aéroport et de services de navigation aérienne d'une part et ceux des autres usagers d'autre part,

Considérant qu'il est de plus en plus nécessaire pour les États d'assurer un financement suffisant et durable de leurs fonctions de supervision réglementaire, y compris celles liées à la sécurité, à la sûreté et à la supervision économique,

Considérant que le Conseil a adopté des orientations de politique sur la ventilation des coûts du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour assurer le traitement équitable de tous les usagers susceptibles de tirer réellement parti des services du GNSS,

Considérant que la fourniture de l'assistance météorologique aéronautique à l'aviation civile internationale continue de se transformer et que le recouvrement des coûts connexes doit demeurer compatible avec les politiques de l'OACI sur les redevances,

Considérant qu'il n'y a pas eu consensus entre les États membres sur la voie à suivre pour créer un mécanisme mondial de recouvrement des coûts et que le Conseil a en conséquence décidé qu'il n'y aurait pas d'autres travaux liés à l'élaboration d'un tel mécanisme pour les services de météorologie de l'espace,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté ;

2. *Prie instamment* les États membres de fonder le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou contribuent à fournir à l'aviation civile internationale, sur les principes énoncés à l'article 15 de la Convention et les politiques de l'OACI telles qu'elles figurent dans le Doc 9082, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;

3. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne servent à recouvrer les coûts de la fourniture de services à l'aviation civile et de la mise à sa disposition d'installations ;

4. *Prie instamment* les États membres de prendre toute mesure utile conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État membre peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ainsi que des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État membre ;

5. *Prie instamment* les États membres d'intégrer dans leurs lois, réglementations et politiques nationales, ainsi que dans les accords de services aériens, les principes de non-discrimination, de concordance des coûts, de transparence et de consultation énoncés dans les politiques de l'OACI formulées dans le Doc 9082, afin d'en assurer le respect par les aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne ;

6. *Prie instamment* les États membres de veiller à mettre en œuvre la politique en vigueur de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et des fonctions de sûreté assurées par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne, figurant dans le Doc 9082, de façon que les redevances de sûreté soient raisonnables et efficaces par rapport aux coûts et qu'elles favorisent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;

7. *Prie instamment* les États membres de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services de navigation aérienne multinationaux et d'envisager de suivre les orientations de politique du Conseil de l'OACI sur la ventilation des coûts du GNSS ;

8. *Prie instamment* les États membres de trouver un bon équilibre entre les fournisseurs de services et les usagers lorsqu'ils appliquent des mesures économiques et financières en période de crise, notamment la révision des redevances, en s'appuyant sur un processus de consultation efficace et en veillant à ce que les difficultés soient raisonnablement réparties entre toutes les parties ;

9. *Demande* au Conseil de continuer à mettre à jour, si nécessaire, les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, en vue de contribuer à renforcer l'efficacité et à améliorer le rapport coûts-avantages dans la prestation et l'exploitation des services d'aéroport et de navigation aérienne, ainsi qu'à assurer une solide coopération entre fournisseurs et usagers, et à renforcer la capacité d'ajustement des politiques en cas de crise future ;

10. *Demande* au Conseil d'évaluer les mécanismes permettant d'assurer un financement durable des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté et de supervision économique des États, et de mettre à jour et/ou d'élaborer, le cas échéant, des orientations relatives au financement des fonctions de supervision des États ;

11. *Demande* au Conseil de continuer à mettre à jour, si nécessaire, les orientations sur l'imputation des coûts du GNSS, ainsi que de tenir compte du recouvrement des coûts liés à la prestation d'une assistance météorologique aéronautique (MET) à l'aviation civile internationale ;

12. *Demande* au Conseil de continuer de promouvoir les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, afin de mieux sensibiliser les États membres et leurs services d'aéroport et de navigation aérienne, et de renforcer leur mise en œuvre.

Section II. Gestion et financement de l'infrastructure d'aviation

L'Assemblée,

Considérant que les États membres s'attachent de plus en plus à améliorer l'efficacité et le rapport coût-efficacité de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

Considérant que les États membres confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées, qui peuvent être moins averties et informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et qui utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

Mesurant la nécessité d'investir considérablement à long terme dans le développement et la modernisation d'une infrastructure aéronautique de qualité, correspondant au niveau de croissance prévu du trafic, en tenant compte des besoins futurs des nouveaux acteurs et des objectifs de développement durables pertinents,

Considérant que l'industrie de l'aviation a assumé une grande majorité des coûts de sa propre infrastructure, sans avoir été financée par des taxes, des investissements publics ou des subventions,

Considérant que le développement de l'infrastructure du transport aérien et du Plan mondial pour la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) exige des justifications par des études de rentabilité pour obtenir des fonds et financer la mise en œuvre,

Considérant que la présence croissante de nouveaux venus dans l'espace aérien, notamment les UAS et l'AAM, nécessite des investissements dans les infrastructures aéronautiques existantes et nouvelles aux fins de leur intégration et de la sécurité et de l'efficacité de leur exploitation ;

Rappelant que la *Déclaration et le Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* ont été adoptés dans le cadre du Plan d'action de Lomé (2017-2019) de l'Union africaine au troisième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/3) tenu à Abuja (Nigéria) en novembre 2017,

1. *Rappelle* aux États membres qu'en ce qui concerne les aéroports et les services de navigation aérienne, ils restent les seuls responsables des engagements qu'ils ont pris en vertu de l'article 28 de la Convention, quelles que soient l'entité ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;
2. *Encourage* les États à envisager d'établir des entités autonomes pour exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne, compte tenu de la viabilité économique ainsi que des intérêts des usagers et autres parties intéressées ;
3. *Prie instamment* les États membres d'établir une bonne gouvernance, par exemple en créant des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices, d'adopter une démarche fondée sur les données, et assurer la coopération et la prise de décisions compatibles entre les services de transport et les autres ministères aux portefeuilles connexes, afin de créer un élan solide qui encouragera les investissements dans l'infrastructure aéronautique ;
4. *Prie instamment* les États membres de mettre sur pied des programmes et des plans nationaux et/ou régionaux d'infrastructure aéronautique, qui seront alignés et intégrés au développement équilibré approprié des modes de transport, liés aux stratégies et cadres nationaux et/ou régionaux de développement, tout en s'harmonisant au cadre économique et financier international ;
5. *Encourage* les États membres à établir un environnement d'investissement transparent, stable et prévisible afin d'appuyer le développement d'infrastructures aéronautiques, par exemple en attirant la participation d'acteurs intéressés, en diversifiant les sources d'investissement et en rehaussant le rôle du secteur privé, en encourageant notamment les investissements privés, les réformes commerciales, les initiatives de financement privées, le partenariat public-privé et autres mesures d'incitation ;
6. *Encourage* les États membres à s'interroger sur la pertinence de fournir un soutien financier et réglementaire aux aéroports et aux prestataires de services de navigation aérienne pour faire face aux difficultés économiques sans précédent dues à la pandémie de COVID-19. Ce soutien devrait être fourni dans le respect du principe de concurrence loyale et équitable ;
7. *Demande* au Conseil de continuer à établir et à mettre à jour, si nécessaire, des orientations et des outils de financement pour le développement et la modernisation d'infrastructures aéronautiques de qualité, sous forme notamment de mécanismes à l'appui d'améliorations opérationnelles décrites dans les modules ASBU ;
8. *Demande* au Conseil de continuer à évaluer les nouveaux besoins de financement découlant de l'évolution technologique du secteur, notamment les investissements dans l'infrastructure nécessaire à l'exploitation par les nouveaux venus de systèmes tels que les UAS et l'AAM ;

9. *Demande* au Conseil de tenir à jour les Orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation et de promouvoir leur utilisation ;

10. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir et à appuyer les activités de suivi pertinentes afin de mettre en œuvre la *Déclaration et le Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* dans le cadre des arrangements existants, en particulier le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI).

APPENDICE D

Données et statistiques sur l'aviation

L'Assemblée,

Considérant que le Programme de données et de statistiques sur l'aviation de l'OACI assure un fondement indépendant et valable à l'échelle mondiale pour le renforcement de la planification et du développement durable du transport aérien international,

Considérant que chaque État membre s'est engagé à veiller à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent les données et les statistiques demandées par le Conseil, conformément à l'article 67 de la Convention,

Considérant que le Conseil a fixé des conditions relatives aux données et aux statistiques sur les services intérieurs des entreprises de transport aérien, les aéroports internationaux et les installations et services internationaux de route, en application des articles 54 et 55 de la Convention,

Considérant que le Conseil a aussi fixé des conditions pour la collecte de données et de statistiques sur les aéronefs civils immatriculés conformément à l'article 21 de la Convention,

Considérant que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à recueillir des données et des statistiques pertinentes et à les analyser pour mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux objectifs stratégiques de l'Organisation,

Considérant que la coopération entre les organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des données et des statistiques d'aviation peut permettre d'élargir la portée, la couverture et la qualité des données, d'éviter le travail en double et de réduire le fardeau pour les États,

Considérant que le rôle de l'OACI dans le traitement et la diffusion des données et des statistiques sur l'aviation permet aux États de les utiliser comme outil important pour la croissance sûre et ordonnée de services de l'aviation civile internationale exploités de manière saine et économique,

Sachant que l'analytique de données sur l'aviation est en train de se transformer rapidement, avec une quantité croissante de données et des innovations en matière de données et d'intelligence artificielle (IA) propices à une analyse poussée desdites données,

Consciente de la collaboration déjà établie avec les États membres en ce qui concerne l'analytique des mégadonnées pour réaliser des analyses des impacts opérationnels et économiques actualisées en permanence au moyen d'outils de veille économique,

1. *Prie instamment* les États membres de désigner des points de coordination pour les données et les statistiques sur l'aviation et de faire tout leur possible pour les fournir à temps à l'OACI, par voie électronique lorsque c'est possible ;
2. *Encourage* les États membres à utiliser les tableaux de bord des mégadonnées qui sont mis à jour en permanence et les rapports de suivi mensuel à l'appui de leur processus décisionnel fondé sur les données et de leurs besoins en matière de capacité, de planification et de mise en œuvre ;
3. *Demande* au Conseil, en faisant appel s'il y a lieu à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement la collecte de statistiques officielles, notamment le traitement des mégadonnées et l'utilisation de l'IA de manière à répondre plus efficacement aux besoins des États membres et de l'Organisation ;
4. *Demande* au Conseil :
 - a) de continuer à recueillir, à traiter et à analyser les données d'aviation, notamment les mégadonnées, tout en assurant l'harmonisation des données et des statistiques sur l'aviation provenant de différentes sources afin de faciliter la fourniture des données exactes, fiables et cohérentes nécessaires pour que les États puissent prendre des décisions éclairées ;
 - b) de diffuser et de partager avec les États membres des données d'aviation présentant un intérêt commun dans le transport aérien, en conformité avec les principes et dispositions énoncés dans la Convention et les décisions pertinentes de l'Organisation ;
 - c) de continuer à examiner les moyens d'établir une coopération plus étroite avec l'Organisation des Nations Unies (ONU), ses institutions et d'autres organisations internationales dans le domaine de la collecte et de la diffusion des données et des statistiques sur l'aviation, et de leur analyse, incluant s'il y a lieu des mégadonnées ;
 - d) de prendre des dispositions, sur une base appropriée, pour qu'une assistance soit apportée sur demande aux États membres par l'OACI, afin d'améliorer les données et les statistiques sur l'aviation civile et leur analyse, y compris l'adoption de nouvelles technologies telles que l'IA et l'analytique des mégadonnées.

APPENDICE E

Prévisions, planification et analyses économiques

Section I. Prévisions et planification

L'Assemblée,

Considérant que les États membres ont besoin, à diverses fins de planification et de mise en œuvre, de prévisions mondiales et régionales sur l'évolution future de l'aviation civile,

Considérant que le Conseil, en s’acquittant de ses fonctions permanentes dans le domaine économique du transport aérien, doit prévoir les évolutions futures susceptibles d’exiger des mesures de la part de l’Organisation et doit amorcer ces mesures en temps opportun,

Considérant que l’Organisation a besoin de prévisions spécifiques pour la planification des aéroports et des systèmes de navigation aérienne ainsi que pour la surveillance environnementale,

1. *Demande* au Conseil d’établir et de tenir à jour des prévisions des tendances et de l’évolution futures de l’aviation civile et de mettre ces prévisions à la disposition des États membres ;
2. *Demande* au Conseil de continuer à tenir à jour un seul ensemble de prévisions de trafic à long terme, à partir duquel pourront être produites à diverses fins des prévisions adaptées ou plus détaillées, notamment pour la planification des systèmes de navigation aérienne et les analyses environnementales ;
3. *Demande* au Conseil de continuer de renforcer l’exactitude des prévisions et de les mettre à jour plus fréquemment en améliorant les méthodes de prévision et en recourant aux algorithmes d’IA intégrés aux mégadonnées.

Section II. Analyse économique

L’Assemblée,

Considérant l’intérêt permanent que les États membres, les organisations internationales, les institutions financières, ainsi que les industries de l’aviation et du tourisme, de même que le secteur du commerce, manifestent pour l’analyse économique du transport aérien, y compris la contribution de l’aviation à l’économie mondiale, régionale et nationale,

Considérant que les études économiques menées par l’OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international ont rehaussé la neutralité et ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes des entreprises de transport aérien,

Considérant que l’OACI a besoin d’analyses économiques pour aider le Conseil à évaluer l’efficacité des mesures proposées pour la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l’Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et à d’autres fins,

Considérant qu’il existe parmi les États membres un besoin croissant de mesurer leur capacité à créer de la valeur par l’intermédiaire du secteur de l’aviation civile, et à l’entretenir, et qu’il est donc nécessaire d’élaborer des méthodologies pour définir un indice mondial de compétitivité de l’aviation,

1. *Demande* au Conseil d’élaborer des méthodes et des procédures pour mesurer les incidences directes, indirectes et secondaires de l’aviation sur l’économie nationale conformément aux normes internationalement reconnues ;
2. *Demande* au Conseil de publier périodiquement une étude sur les différences régionales dans le niveau des coûts d’exploitation du transport aérien international, en analysant de quelle façon les différences dans les opérations et les prix des intrants peuvent influencer sur leur niveau, ainsi que l’influence que des changements dans les coûts peuvent exercer sur les tarifs de transport aérien ;

3. *Demande* au Conseil de suivre les évolutions, de mener des études sur les grandes questions d'importance mondiale et de partager ses analyses avec les États, les organisations internationales et le secteur ;
4. *Demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie normalisée en vue d'établir un indice mondial de compétitivité de l'aviation afin que les États maximisent la production du marché, l'efficacité économique et la productivité.

Section III. Poste aérienne

L'Assemblée,

Considérant que la poste aérienne est une composante du transport aérien international qui est de plus en plus affectée par le cybercommerce,

1. *Prie instamment* les États membres de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'une politique est formulée en matière de poste aérienne internationale, en particulier lors de réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;
2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande et comme le prévoient les arrangements pertinents de coopération entre l'UPU et l'OACI, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir ;
3. *Demande* au Conseil de surveiller et d'analyser les contraintes logistiques internationales du cybercommerce, en collaboration avec l'UPU.

Résolution A42-27 : Budgets pour 2026-2027-2028

A. *L'Assemblée*, en ce qui a trait au budget 2026-2027-2028, *note* que :

1. conformément à l'article 61 de la Convention, le Conseil lui a soumis des prévisions budgétaires pour le budget ordinaire et des prévisions budgétaires indicatives pour chacun des exercices financiers 2026, 2027 et 2028, et qu'elle a examiné ces prévisions ;
2. conformément aux articles 49, alinéa e), et 61 de la Convention, l'Assemblée approuve le budget de l'Organisation ;
3. conformément aux articles VII et IX du Règlement financier, le Conseil lui a présenté des prévisions budgétaires indicatives pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) et le Fonds de génération de produits auxiliaires pour chacun des exercices financiers 2026, 2027 et 2028, et qu'elle a examiné ces prévisions.

B. *L'Assemblée*, en ce qui a trait au **budget ordinaire**¹ :

¹ L'objectif stratégique *Chaque vol est sûr et sécurisé* comprend un complément ponctuel, dont l'attribution nécessitera de revoir de manière approfondie la hiérarchisation des secteurs prioritaires non financés du Plan d'activités.

Décide ce qui suit :

1. les montants indiqués dans le tableau ci-après en dollars canadiens (CAD) pour les exercices financiers 2026, 2027 et 2028 sont autorisés pour dépenses conformément aux dispositions du Règlement financier, et sous réserve des dispositions de la présente résolution :

Prévisions budgétaires 2026-2027-2028 (en CAD)				
Objectif/Catalyseur	2026	2027	2028	Total
A. Chaque vol est sûr et sécurisé	54 121 000	55 818 000	59 262 000	169 201 000
B. L'aviation est durable sur le plan environnemental	8 021 000	8 403 000	8 935 000	25 359 000
C. L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous	16 528 000	17 140 000	18 274 000	51 942 000
D. Aucun pays laissé de côté	3 908 000	4 111 000	4 397 000	12 416 000
E. La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements relatifs à l'aviation internationale permettent de relever tous les défis	1 817 000	1 999 000	2 037 000	5 853 000
F. Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous	5 150 000	5 373 000	5 730 000	16 253 000
Objectifs stratégiques	89 545 000	92 844 000	98 636 000	281 024 000
Catalyseurs hautement prioritaires	348 000	360 000	374 000	1 082 000
Catalyseurs de soutien	30 161 000	31 466 000	32 843 000	94 470 000
Total des crédits proposés	120 054 000	124 670 000	131 853 000	376 577 000
Exploitation	120 004 045	124 512 456	131 759 850	376 276 352
Immobilisations	49 955	157 544	93 150	300 648

2. les crédits totaux autorisés annuels seront financés selon ce qui est présenté dans le tableau ci-dessous, conformément aux dispositions du Règlement financier :

Sources de financement 2026-2027-2028 (en CAD)				
Source de financement	2026	2027	2028	Total
a) Contributions des États	105,994,000	110,710,000	117,893,000	334,597,000
b) Virement provenant de l'excédent de l'ARGF	8,899,667	8,899,667	8,899,667	26,699,000
c) Remboursement / Virement provenant du fonds AOSC	2,760,333	2,760,333	2,760,333	8,281,000
d) Réserve à des fins spéciales	1,400,000	1,300,000	1,300,000	4,000,000
e) Recettes accessoires	1,000,000	1,000,000	1,000,000	3,000,000
TOTAL	120,054,000	124,670,000	131,853,000	376,577,000

Demande au Conseil de continuer ses travaux en faveur de la durabilité et de la viabilité financières à long-terme de l'Organisation, et de rendre compte des résultats connexes à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

C. *L'Assemblée*, en ce qui a trait au complément du **budget ordinaire** :

Estime qu'il est important de renforcer les capacités de l'Organisation pour qu'elle puisse traiter les nouvelles priorités et assumer des rôles et des responsabilités élargis, selon le mandat confié par les États membres ;

Exprime sa reconnaissance et *salue* la volonté des États membres de contribuer volontairement au Fonds stratégique en sus de leur contribution au budget ordinaire afin de soutenir la mise en œuvre du Plan d'activités ;

Note que ce financement supplémentaire sera fondé sur le barème des contributions approuvé par l'Assemblée pour le budget ordinaire de 2026-2027-2028, en tant que contribution suggérée au Fonds stratégique ;

Constate la nature volontaire de ces contributions et *souligne* que le Fonds stratégique n'est pas visé par la résolution A39-31 de l'Assemblée, *Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations* ;

Encourage les États membres à informer le Conseil de leur intention de participer à cette initiative afin de faciliter la planification et la mise en œuvre des activités qui seront financées par le Fonds stratégique ;

Exhorte les États membres à s'engager à faire des contributions volontaires supplémentaires en plus de leur contribution au budget ordinaire et de leurs versements au Fonds stratégique en soumettant des lettres d'engagement ;

Constate l'importance de donner de la souplesse au Secrétariat en ce qui concerne l'affectation des ressources dans les domaines de la sécurité et de la sûreté, qui constituent les plus grandes préoccupations des États membres, et dans d'autres secteurs prioritaires définis dans le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI, et *demande* au Secrétariat de faire périodiquement rapport au Conseil sur l'affectation et l'utilisation de ces ressources ;

Confirme que les contributions indicatives au Fonds stratégique ciblées par les États membres pour financer des activités essentielles et des activités hautement prioritaires dans le Plan d'activités sont soumises aux dispositions de la présente résolution.

Prévisions relatives au Fonds stratégique pour 2026-2027-2028

(en CAD)

	2026	2027	2028	Total
<i>Cible indicative</i>	3 500 000	3 500 000	3 500 000	10 500 000

D. *L'Assemblée*, en ce qui concerne les prévisions budgétaires indicatives du **Fonds AOSC** :

Constate que le Fonds de dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) est financé principalement au moyen des redevances liées à la mise en œuvre de projets dont l'exécution a été confiée à l'OACI à l'aide de fonds provenant de financement extérieur comme des gouvernements et d'autres sources ;

Constate que le Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre ne peut être déterminé avec un grand degré de précision avant que les gouvernements des pays donateurs et bénéficiaires aient pris leurs décisions sur les projets pertinents et les montants à mettre en œuvre pendant un exercice donné ;

Constate qu'en raison de la situation mentionnée ci-dessus, les montants budgétaires AOSC annuels nets indiqués ci-après en dollars canadiens (CAD) pour les exercices 2026, 2027 et 2028 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

	2026	2027	2028
Prévisions budgétaires indicatives	12 528 000	13 065 000	13 516 000

Constate que le renforcement des capacités et la mise en œuvre sont un moyen important de favoriser le développement ainsi que la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité de l'aviation civile ;

Constate la situation à laquelle fait face le Programme de développement des capacités et de mise en œuvre de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures de gestion ;

Constate qu'advenant le cas où les activités AOSC pour un exercice financier donné entraîneraient un déficit financier, ce dernier devrait d'abord être comblé au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et qu'une demande d'aide du budget du Programme ordinaire serait le dernier recours ;

Décide que les prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre sont approuvées, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives dans le cadre des prévisions budgétaires AOSC annuelles et conformément à l'article IX du Règlement financier.

E. *L'Assemblée*, en ce qui concerne les prévisions budgétaires indicatives du **Fonds ARGF** :

Constate que le Conseil appuie en permanence la mise en œuvre d'activités génératrices de produits par le Secrétariat afin d'assurer la viabilité du niveau proposé de contribution du Fonds ARGF au budget ordinaire ;

Constate que les prévisions budgétaires du Fonds ARGF ne peuvent pas être déterminées avec un degré élevé de précision tant que les recettes prévues tirées de la prestation des services ne sont pas confirmées ;

Constate que si les activités génératrices de produits n'apportent pas d'excédent net suffisant pour permettre le virement du montant requis au budget ordinaire, le déficit serait comblé par le Fonds de roulement, et si celui-ci est insuffisant, il devrait l'être par les États membres ;

Constate qu'en raison de la situation mentionnée ci-dessus, les montants budgétaires ARGF annuels nets

indiqués ci-après en dollars canadiens (CAD) pour les exercices 2026, 2027 et 2028 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

	2026	2027	2028
Prévisions budgétaires indicatives	31 583 000	32 716 000	34 183 000

Décide que les prévisions budgétaires indicatives du Fonds de génération de produits auxiliaires sont approuvées aux présentes, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives dans le cadre des prévisions budgétaires ARGF annuelles et conformément à l'article VII du Règlement financier et de la Politique sur les activités génératrices de produits.

Résolution A42-28 : Contributions au Fonds général pour 2026, 2027 et 2028

L'Assemblée décide :

1. que les contributions des États membres fixées pour 2026, 2027 et 2028 conformément à l'article 61, chapitre XII, de la Convention seront déterminées compte tenu du barème ci-dessous :

États membres	Projet de barème de contributions pour 2026, 2027 et 2028
	%
Afghanistan	0,06
Afrique du Sud	0,19
Albanie	0,06
Algérie	0,08
Allemagne	4,68
Andorre	0,06
Angola	0,06
Antigua-et-Barbuda	0,06
Arabie saoudite	1,04
Argentine	0,39
Arménie	0,06
Australie	1,67
Autriche	0,57
Azerbaïdjan	0,08

États membres	Projet de barème de contributions pour 2026, 2027 et 2028
	%
Bahamas	0,06
Bahreïn	0,12
Bangladesh	0,16
Barbade	0,06
Bélarus	0,06
Belgique	0,64
Belize	0,06
Bénin	0,06
Bhoutan	0,06
Bolivie (État plurinational de)	0,06
Bosnie-Herzégovine	0,06
Botswana	0,06
Brésil	1,16
Brunéi Darussalam	0,06
Bulgarie	0,06
Burkina Faso	0,06
Burundi	0,06
Cabo Verde	0,06
Cambodge	0,06
Cameroun	0,06
Canada	2,54
Chili	0,38
Chine	16,55
Chypre	0,06
Colombie	0,29
Comores	0,06
Congo	0,06
Costa Rica	0,06
Côte d’Ivoire	0,06
Croatie	0,06
Cuba	0,08

États membres	Projet de barème de contributions pour 2026, 2027 et 2028
	%
Danemark	0,41
Djibouti	0,06
Dominique	0,06
Égypte	0,26
El Salvador	0,06
Émirats arabes unis	1,95
Équateur	0,06
Érythrée	0,06
Espagne	1,66
Estonie	0,06
Eswatini	0,06
États-Unis	21,69
Éthiopie	0,35
Fédération de Russie	1,75
Fidji	0,06
Finlande	0,36
France	3,24
Gabon	0,06
Gambie	0,06
Géorgie	0,06
Ghana	0,06
Grèce	0,23
Grenade	0,06
Guatemala	0,06
Guinée	0,06
Guinée-Bissau	0,06
Guinée équatoriale	0,06
Guyana	0,06
Haïti	0,06
Honduras	0,06
Hongrie	0,38
Îles Cook	0,06

États membres	Projet de barème de contributions pour 2026, 2027 et 2028
	%
Îles Marshall	0,06
Îles Salomon	0,06
Inde	1,18
Indonésie	0,53
Iran (République islamique d')	0,30
Iraq	0,10
Irlande	0,84
Islande	0,07
Israël	0,49
Italie	1,99
Jamaïque	0,06
Japon	5,25
Jordanie	0,06
Kazakhstan	0,13
Kenya	0,08
Kirghizistan	0,06
Kiribati	0,06
Koweït	0,21
Lesotho	0,06
Lettonie	0,06
Liban	0,06
Libéria	0,06
Libye	0,06
Lituanie	0,06
Luxembourg	0,27
Macédoine du Nord	0,06
Madagascar	0,06
Malaisie	0,45
Malawi	0,06
Maldives	0,06
Mali	0,06
Malte	0,06
Maroc	0,13

États membres	Projet de barème de contributions pour 2026, 2027 et 2028
	%
Maurice	0,06
Mauritanie	0,06
Mexique	1,00
Micronésie (États fédérés de)	0,06
Monaco	0,06
Mongolie	0,06
Monténégro	0,06
Mozambique	0,06
Myanmar	0,06
Namibie	0,06
Nauru	0,06
Népal	0,06
Nicaragua	0,06
Niger	0,06
Nigéria	0,10
Norvège	0,51
Nouvelle-Zélande	0,30
Oman	0,15
Ouganda	0,06
Ouzbékistan	0,06
Pakistan	0,13
Palaos	0,06
Panama	0,16
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,06
Paraguay	0,06
Pays-Bas	1,28
Pérou	0,19
Philippines	0,30
Pologne	0,63
Portugal	0,36
Qatar	1,27

États membres	Projet de barème de contributions pour 2026, 2027 et 2028
	%
République arabe syrienne	0,06
République centrafricaine	0,06
République de Corée	2,30
République démocratique du Congo	0,06
République démocratique populaire lao	0,06
République de Moldova	0,06
République dominicaine	0,06
République populaire démocratique de Corée	0,06
République-Unie de Tanzanie	0,06
Roumanie	0,25
Royaume-Uni	3,65
Rwanda	0,06
Sainte-Lucie	0,06
Saint-Kitts-et-Nevis	0,06
Saint-Marin	0,06
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	0,06
Samoa	0,06
Sao Tomé-et-Principe	0,06
Sénégal	0,06
Serbie	0,06
Seychelles	0,06
Sierra Leone	0,06
Singapour	0,95
Slovaquie	0,10
Slovénie	0,06
Somalie	0,06
Soudan	0,06
Soudan du Sud	0,06
Sri Lanka	0,07
Suède	0,58
Suisse	0,91
Suriname	0,06

États membres	Projet de barème de contributions pour 2026, 2027 et 2028
	%
Tadjikistan	0,06
Tchad	0,06
Tchéquie	0,24
Thaïlande	0,48
Timor-Leste	0,06
Togo	0,06
Tonga	0,06
Trinité-et-Tobago	0,06
Tunisie	0,06
Türkiye	1,40
Turkménistan	0,06
Tuvalu	0,06
Ukraine	0,06
Uruguay	0,06
Vanuatu	0,06
Venezuela (République bolivarienne du)	0,06
Viet Nam	0,27
Yémen	0,06
Zambie	0,06
Zimbabwe	0,06

A42-29 : Fonds de roulement

L'Assemblée,

1. *Note :*

- a) que, conformément à la résolution A41-30, le Conseil a rendu compte, et l'Assemblée a été saisie, de l'adéquation du niveau du Fonds de roulement et de l'autorisation d'emprunter connexe ;
- b) que l'accumulation des arriérés de contributions, s'ajoutant aux retards du paiement des contributions pour l'exercice en cours, a constitué un obstacle croissant à la mise en œuvre du programme des travaux tout en créant l'incertitude financière ;
- c) que, sur la base des tendances antérieures, il y a un risque limité que le niveau du Fonds de

roulement ne soit pas suffisant pour couvrir les besoins dans un avenir prévisible ;

- d) que l'expérience a montré qu'en général, les paiements ne sont pas effectués en début d'année lorsque les contributions sont dues et que l'OACI ne peut même pas compter sur leur paiement à la fin de l'exercice pour lequel elles sont dues, et que le retard préjudiciable qu'accusent certains États membres eu égard aux obligations financières que leur impose la Convention mène à une crise financière potentielle au sein de l'Organisation, crise qui risque d'avoir des effets sur l'ensemble des États membres ;
- e) que, tant que la situation de trésorerie restera incertaine, l'OACI aura besoin du Fonds de roulement comme tampon auquel elle puisse recourir pour répondre à ses engagements financiers inévitables ;
- f) que le Conseil examine la situation financière de l'Organisation et le niveau du Fonds de roulement à intervalles réguliers ;

2. *Décide :*

- a) que le niveau du Fonds de roulement demeurera à 8,0 millions USD ;
- b) que le Conseil continuera de suivre le niveau du Fonds de roulement pour déterminer s'il y a lieu de l'augmenter d'urgence ;
- c) que, si le Conseil détermine qu'une telle augmentation est justifiée, le niveau du Fonds de roulement sera établi à un niveau maximum de 10,0 millions USD, sous réserve des augmentations résultant des avances versées par les nouveaux États devenus membres de l'Organisation après l'approbation du barème. Ces modifications du Fonds de roulement seront fondées sur le barème des contributions en vigueur pour l'exercice pour lequel l'augmentation du niveau du Fonds de roulement est approuvée ;
- d) que le Secrétaire général sera autorisé, avec l'approbation préalable du Comité des finances du Conseil, pour financer les crédits ordinaires et supplémentaires qui ne peuvent être financés par prélèvement sur le Fonds général et sur le Fonds de roulement, à emprunter à l'extérieur les sommes nécessaires pour faire face aux obligations immédiates de l'Organisation et qu'elle sera tenue de rembourser ces sommes aussi rapidement que possible, le solde total de la dette de l'Organisation ne pouvant à aucun moment dépasser 3,0 millions CAD pendant le triennat ;
- e) que le Conseil fera rapport à l'Assemblée, lors de sa prochaine session ordinaire, concernant :
 - i) des exemples de l'utilisation du Fonds de roulement ou de l'autorisation d'emprunter ;
 - ii) du besoin d'augmenter ou de diminuer le niveau du Fonds de roulement ou de l'autorisation d'emprunter ;
- f) que la présente résolution remplace la résolution A41-30.

3. *Prie instamment :*

- a) tous les États membres de verser leurs contributions le plus tôt possible dans l'année où elles sont dues, afin de réduire la probabilité que l'Organisation ait à opérer des prélèvements sur le Fonds de roulement et à recourir aux emprunts externes ;
- b) les États membres qui ont des arriérés de contributions de s'acquitter aussi rapidement que possible de leurs obligations envers l'Organisation, comme le demande la résolution A39-31.

Résolution A42-30 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2022, 2023 et 2024 et examen des rapports d'audit s'y rapportant

L'Assemblée :

Considérant que le Conseil a étudié les rapports de vérification des comptes de l'Organisation et les rapports du Commissaire aux comptes pour les exercices financiers 2022, 2023 et 2024 et les a soumis à l'examen et à l'approbation de l'Assemblée ;

Considérant que, conformément au chapitre VIII, article 49, alinéa f) de la Convention, les dépenses ont été examinées ;

1. *Prend note* du rapport sans réserve du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2022 ;
2. *Prend note* du rapport sans réserve du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2023 ;
3. *Prend note* du rapport sans réserve du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2024 ;
4. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2022 ;
5. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2023 ;
6. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2024.

Résolution A42-31 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil tient respectueusement compte de la position de l'Assemblée dans l'approbation des budgets et crédits de l'Organisation ;

Considérant que le Conseil peut se réunir régulièrement pour s'occuper des exigences et des faits nouveaux en ce qui concerne les crédits votés ;

Considérant que le Conseil doit disposer d’une certaine souplesse entre les sessions de l’Assemblée pour faire face à des changements des besoins de financement ;

Décide que les mises à jour visant le Règlement financier, à savoir les paragraphes 2.2, 4.4, 4.10, 5.2, 5.6, 5.8, 5.9, 7.6, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 et 9.5 ; le titre de l’article IX ; et l’article XV, sont confirmées conformément au § 14.1 dudit Règlement.

Indication des modifications	Nouveau texte
2.2 Les travaux du Comité des finances du Conseil sont régis par le Règlement intérieur établi par le Conseil. <i>Règlement intérieur des comités permanents du Conseil.</i>	2.2 Les travaux du Comité des finances du Conseil sont régis par le <i>Règlement intérieur des comités permanents du Conseil.</i>
4.4 Les prévisions de budget ordinaire de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général sont réparties entre objectifs stratégiques et stratégies de soutien catalyseurs et peuvent inclure tout autre objectif ou stratégie lié liés à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d’activités.	4.4 Les prévisions de budget ordinaire de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général sont réparties entre objectifs stratégiques et catalyseurs liés à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d’activités.
4.10 L’Assemblée adopte la résolution d’adoption du budget, définie au § 4.7, alinéa c), par objectifs stratégiques, stratégies de soutien, et catalyseurs sur la base de tout autre objectif ou stratégie lié liés à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d’activités, et par total des crédits autorisés.	4.10 L’Assemblée adopte la résolution d’adoption du budget, définie au § 4.7, alinéa c), par objectifs stratégiques et catalyseurs liés à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d’activités, et par total des crédits autorisés.
5.2 Le Conseil peut, au titre d’un exercice financier donné, consentir des crédits en sus des crédits budgétaires votés par l’Assemblée, dans les conditions ci-après : a) jusqu’à concurrence de 2 % du total des crédits autorisés pour le premier exercice qui suit l’adoption du budget, de 4 % du total des crédits autorisés pour le deuxième exercice et de 2 % du total des crédits autorisés pour le troisième exercice, pour faire face à des dépenses imprévues ou obligatoires autres que celles qui sont spécifiées aux alinéas b) et c) ; b) jusqu’à concurrence de 2 % du total des crédits	5.2 Le Conseil peut, au titre d’un exercice financier donné, consentir des crédits en sus des crédits budgétaires votés par l’Assemblée, dans les conditions ci-après : a) jusqu’à concurrence de 2 % du total des crédits autorisés pour le premier exercice qui suit l’adoption du budget, de 4 % du total des crédits autorisés pour le deuxième exercice et de 2 % du total des crédits autorisés pour le troisième exercice, pour faire face à des dépenses imprévues ou obligatoires autres que celles qui sont spécifiées aux alinéas b) et c) ; b) jusqu’à concurrence de 2 % du total des crédits

Indication des modifications	Nouveau texte
annuels pour les nouveaux projets urgents, à l'appui des objectifs stratégiques, non compris dans le cadre du budget approuvé ; c) indépendamment des alinéas a) et b), jusqu'à concurrence, pour un ou plusieurs exercices financiers non encore soumis à l'Assemblée, de l'excédent des recettes accessoires réelles sur les recettes dont l'Assemblée a tenu compte en votant les crédits pour ces exercices, afin de financer les dépenses relatives à des projets liés à l'efficacité de l'exécution de la part du plan d'activités de l'Organisation touchant aux activités inscrites au budget ordinaire.	annuels pour les nouveaux projets urgents, à l'appui des objectifs stratégiques, non compris dans le cadre du budget approuvé ; c) indépendamment des alinéas a) et b), jusqu'à concurrence, pour un ou plusieurs exercices financiers non encore soumis à l'Assemblée, de l'excédent des recettes accessoires réelles sur les recettes dont l'Assemblée a tenu compte en votant les crédits pour ces exercices, afin de financer les dépenses relatives à des projets liés à l'efficacité de l'exécution de la part du plan d'activités de l'Organisation touchant aux activités inscrites au budget ordinaire.
5.6 Le solde des crédits non utilisés d'une année financière peut être reporté à l'exercice suivant en vertu des pouvoirs de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général, à concurrence de 10 % par crédit pour chaque objectif stratégique, stratégie de soutien, ou tout autre objectif ou stratégie et catalyseur voté et adopté par l'Assemblée et, pour tout montant au-delà de ce pourcentage, en vertu des pouvoirs du Conseil, indépendamment de la prérogative que lui donne le § 5.9. Le total des crédits dépensés et des crédits reportés ne dépasse pas le total des crédits autorisés plus les montants reportés des exercices précédents. Tout solde des crédits non utilisés et les crédits non reportés à l'exercice suivant est annulé.	5.6 Le solde des crédits non utilisés d'une année financière peut être reporté à l'exercice suivant en vertu des pouvoirs de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général, à concurrence de 10 % par crédit pour chaque objectif stratégique et catalyseur voté et adopté par l'Assemblée et, pour tout montant au-delà de ce pourcentage, en vertu des pouvoirs du Conseil, indépendamment de la prérogative que lui donne le § 5.9. Le total des crédits dépensés et des crédits reportés ne dépasse pas le total des crédits autorisés plus les montants reportés des exercices précédents. Tout solde des crédits non utilisés et les crédits non reportés à l'exercice suivant est annulé.
5.8 Des virements de crédits d'un résultat stratégique à un autre d'un même objectif stratégique peuvent être effectués par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général.	5.8 Des virements de crédits d'un résultat stratégique à un autre d'un même objectif stratégique peuvent être effectués par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général.
5.9 Des virements de crédits d'un objectif stratégique à un autre, d'une stratégie de soutien ou de tout autre objectif ou stratégie ou d'un catalyseur voté et adopté par l'Assemblée à un autre, peuvent être effectués par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 20 % des crédits annuels votés pour	5.9 Des virements de crédits d'un objectif stratégique ou d'un catalyseur voté et adopté par l'Assemblée à un autre, peuvent être effectués par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 20 % des crédits annuels votés pour chacun des objectifs stratégiques ou des catalyseurs sur lesquels les virements sont faits.

Indication des modifications	Nouveau texte
chacun des objectifs stratégiques, pour chacune des stratégies de soutien ou autre objectif ou stratégie ou des catalyseurs sur lesquels les virements sont faits. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques, stratégies de soutien ou autre objectif ou stratégie, ou catalyseurs peuvent être effectués par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général.	Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou catalyseurs peuvent être effectués par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général.
7.6 Les recettes d'un fonds, y compris celles provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités de ce fonds, sont créditées à ce fonds, à ceci près que : a) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités du fonds général et du fonds de roulement sont créditées au fonds général au titre des recettes diverses ; b) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités de fonds établis à l'appui du Programme de coopération technique renforcement des capacités et de mise en œuvre sont créditées au fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) ou au contributeur, comme il est spécifié dans l'accord avec le contributeur.	7.6 Les recettes d'un fonds, y compris celles provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités de ce fonds, sont créditées à ce fonds, à ceci près que : a) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités du fonds général et du fonds de roulement sont créditées au fonds général au titre des recettes diverses ; b) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités de fonds établis à l'appui du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre sont créditées au fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) ou au contributeur, comme il est spécifié dans l'accord avec le contributeur.
Article IX Coopération technique Renforcement des capacités et mise en œuvre	Article IX Renforcement des capacités et mise en œuvre
9.1 L'Assemblée a approuvé la participation de l'Organisation à des programmes un programme de coopération technique renforcement des capacités et de mise en œuvre (CDIP) financé exclusivement au moyen de ressources extrabudgétaires. En vertu du § 7.1 de l'Article VII, le Conseil autorise l'ouverture des fonds	9.1 L'Assemblée a approuvé la participation de l'Organisation à un programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre financé exclusivement au moyen de ressources extrabudgétaires. En vertu du § 7.1 de l'article VII, le Conseil autorise l'ouverture des fonds nécessaires pour l'administration du CDIP. En

Indication des modifications	Nouveau texte
nécessaires pour l'administration des programmes du CDIP de coopération technique . En vertu du § 7.2, la Secrétaire générale ou le Secrétaire général peut ouvrir ces fonds à l'appui du programme de coopération technique CDIP et les administre conformément aux dispositions applicables du présent Règlement financier et en tenant dûment compte des besoins des organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds dont il s'agit.	vertu du § 7.2, la Secrétaire générale ou le Secrétaire général peut ouvrir ces fonds à l'appui du CDIP et les administre conformément aux dispositions applicables du présent Règlement financier et en tenant dûment compte des besoins des organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds dont il s'agit.
9.2 La Secrétaire générale ou le Secrétaire général inclut dans le Rapport annuel du Conseil des renseignements sur l'exécution de ces programmes de coopération technique . À son tour du CDIP, et à son tour, le Conseil fait rapport à l'Assemblée sur l'exécution des programmes de coopération technique dudit programme par l'Organisation.	9.2 La Secrétaire générale ou le Secrétaire général inclut dans le Rapport annuel du Conseil des renseignements sur l'exécution du CDIP, et à son tour, le Conseil fait rapport à l'Assemblée sur l'exécution dudit programme par l'Organisation.
9.3 Les dépenses d'administration et de fonctionnement afférentes aux programmes de coopération technique de l'Organisation au CDIP sont financées par les organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds de coopération technique, et gérées au moyen d'un fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) . Les frais d'administration sont déterminés, sur la base des coûts estimatifs de mise en œuvre à supporter par l'Organisation pour la mise en œuvre du projet , sous réserve du § 7.7, et gérées au moyen du fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC).	9.3 Les dépenses d'administration et de fonctionnement afférentes au CDIP sont financées par les organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds, sur la base des coûts estimatifs de mise en œuvre à supporter par l'Organisation, sous réserve du § 7.7, et gérées au moyen du fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC).
9.4 Les fonds reçus par l'Organisation au titre de ces frais sont administrés par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général selon les dispositions applicables du présent Règlement financier, au moyen d'un Fonds global AOSC, utilisé pour financer intégralement les dépenses d'administration, de fonctionnement et d'appui afférentes aux programmes de coopération	9.4 Les fonds reçus par l'Organisation au titre de ces frais sont administrés par la Secrétaire générale ou le Secrétaire général selon les dispositions applicables du présent Règlement financier, au moyen d'un Fonds global AOSC, utilisé pour financer intégralement les dépenses d'administration, de fonctionnement et d'appui

Indication des modifications	Nouveau texte
technique de l'Organisation au CDIP.	afférentes au CDIP.
9.5 Après que le Comité de la coopération technique et le Comité des finances les ont examinées et que le Conseil les a approuvées, des prévisions budgétaires relatives au Fonds AOSC sont présentées à l'Assemblée avec le budget ordinaire. L'Assemblée examine et approuve les prévisions AOSC. La Secrétaire générale ou le Secrétaire général apporte aux prévisions approuvées les ajustements qui peuvent s'avérer nécessaires au cours de l'exercice budgétaire considéré afin d'assurer aux programmes de coopération technique au CDIP de l'Organisation des services d'administration et d'appui adéquats, dans le cadre des dispositions du présent Règlement financier et sans dépasser le montant des ressources extrabudgétaires fournies à l'Organisation à cette fin, et il ou elle fait rapport aux Comité des finances comités des finances et de la coopération technique et du soutien à la mise en œuvre à ce sujet. Si de tels ajustements des dépenses ordinaires d'administration et de fonctionnement pour l'exercice comportent une majoration de plus de 5 % par rapport au montant approuvé par l'Assemblée, ou précédemment approuvé par le Conseil en vertu du présent Règlement, ils sont signalés au Conseil, et si la majoration est supérieure à 10 %, ils sont soumis à l'approbation préalable du Conseil.	9.5 Après que le Comité de la coopération technique et du soutien à la mise en œuvre et le Comité des finances les a examinées, et que le Conseil les a approuvées, des prévisions budgétaires relatives au Fonds AOSC sont présentées à l'Assemblée avec le budget ordinaire. L'Assemblée examine et approuve les prévisions AOSC. La Secrétaire générale ou le Secrétaire général apporte aux prévisions approuvées les ajustements qui peuvent s'avérer nécessaires au cours de l'exercice budgétaire considéré afin d'assurer au CDIP de l'Organisation des services d'administration et d'appui adéquats, dans le cadre des dispositions du présent Règlement financier et sans dépasser le montant des ressources extrabudgétaires fournies à l'Organisation à cette fin, et il ou elle fait rapport aux Comité comités des finances et de la coopération technique et du soutien à la mise en œuvre à ce sujet. Si de tels ajustements des dépenses ordinaires d'administration et de fonctionnement pour l'exercice comportent une majoration de plus de 5 % par rapport au montant approuvé par l'Assemblée, ou précédemment approuvé par le Conseil en vertu du présent Règlement, ils sont signalés au Conseil, et si la majoration est supérieure à 10 %, ils sont soumis à l'approbation préalable du Conseil.
Article XV Définitions	Article XV Définitions
Principe de responsabilité : obligation faite à autrui de 1) montrer que le travail a été mené conformément aux règles et normes établies, dans le cadre de la délégation de pouvoirs appropriée, et 2) de rendre compte avec justesse et précision des résultats obtenus au regard des rôles ou des plans prescrits.	Principe de responsabilité : obligation faite à autrui de 1) montrer que le travail a été mené conformément aux règles et normes établies, dans le cadre de la délégation de pouvoirs appropriée, et 2) de rendre compte avec justesse et précision des résultats obtenus au regard des rôles ou des plans prescrits.
Catalyseurs : facteurs transversaux essentiels sur lesquels repose l'atteinte des objectifs stratégiques	Catalyseurs : facteurs transversaux essentiels sur lesquels repose l'atteinte des objectifs stratégiques

Indication des modifications	Nouveau texte
(catalyseurs hautement prioritaires), ou activités de soutien qui facilitent l’atteinte des objectifs stratégiques ou qui contribuent à accélérer l’avancement des priorités de haut niveau de l’OACI (catalyseurs subsidiaires).	(catalyseurs hautement prioritaires), ou activités de soutien qui facilitent l’atteinte des objectifs stratégiques ou qui contribuent à accélérer l’avancement des priorités de haut niveau de l’OACI (catalyseurs subsidiaires).
Objectifs stratégiques : unités dans lesquelles se subdivisent les éléments de programmation du plan d’activités principes directeurs pour les résultats que l’Organisation s’efforce d’atteindre et qui constituent le fondement de tous ses programmes, projets et activités.	Objectifs stratégiques : principes directeurs pour les résultats que l’Organisation s’efforce d’atteindre et qui constituent le fondement de tous ses programmes, projets et activités.
Stratégies de soutien : désigne toutes les activités de gestion et d’administration comprises dans le budget ordinaire.	

Résolution A42-32 : Nomination du Commissaire aux comptes

L’Assemblée,

1. *Note* que :

- a) le Règlement financier dispose que, sous réserve de confirmation par l’Assemblée, le Conseil nomme le Commissaire aux comptes de l’Organisation ;
- b) le Conseil a examiné les propositions de candidature soumises par des États membres en 2024 et a approuvé le 10 mars 2025 la nomination de M. Pierre Moscovici, Premier président de la Cour des comptes de la France, à la fonction de Commissaire aux comptes de l’OACI pour les exercices financiers de 2026, 2027 et 2028, au titre du paragraphe 13.1 du Règlement financier ;

2. *Exprime* sa sincère reconnaissance à MM. Michel Huissoud et Pascal Stirnimann, présidents successifs du Contrôle fédéral des finances de la Suisse, pour la valeur exceptionnelle des services qu’ils ont assurés auprès de l’Organisation tout au long de leur mandat respectif (2020-2025), ainsi que pour l’assistance efficace qu’ils ont procurée aux fonctionnaires et aux organes de l’OACI et pour l’esprit de collaboration dont ils ont fait preuve durant cette période ;

3. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer M. Pierre Moscovici, Premier président de la Cour des comptes de la France, à la fonction de Commissaire aux comptes de l’OACI pour les exercices financiers de 2026, 2027 et 2028.

