



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

INITIATIVES ET ACTIVITÉS CLÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu des initiatives et activités clés dans les domaines de la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne au cours du prochain triennat 2026-2028, conformément au Plan stratégique 2026-2050 et au Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI. Elle décrit également la tendance en matière de sécurité et met en exergue les travaux actuels et futurs visant à gérer les risques connexes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte des initiatives et des activités clés de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne au cours du prochain triennat 2026-2028, conformément au Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI ;
- prier instamment les États ainsi que les organisations internationales, avec l'aide du secteur, selon qu'il convient, d'apporter leur appui et leurs contributions volontaires (financières ou en nature) à la réalisation des initiatives et activités clés ;
- prier instamment les États de tenir compte des initiatives et des activités de l'OACI lorsqu'ils planifient et exécutent leurs propres initiatives et activités afin d'améliorer davantage la sécurité de l'aviation et l'efficacité de la navigation aérienne.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire 2026-2027-2028 et au moyen de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Doc 10186, <i>Rapport de la Commission technique de la 41^e session de l'Assemblée</i> Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (Montréal, 26 août – 6 septembre 2024)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile internationale constitue un moteur essentiel du développement social et économique à l'échelle mondiale. En dépit de l'impact considérable de la pandémie de la COVID-19, la reprise du secteur de l'aviation a été rapide. Le trafic mondial de passagers aériens a dépassé 4,5 milliards en 2024 et, selon les prévisions, il s'établira à 12,4 milliards d'ici 2050.

1.2 La croissance rapide du trafic aérien présentera de nouveaux défis et opportunités pour l'aviation. Pour donner des impulsions au développement à long terme de l'aviation civile internationale et s'attaquer aux défis actuels et nouveaux, l'OACI a élaboré le Plan stratégique 2026-2050, consultable à l'adresse <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/strategic-plan-2026-2050.aspx>, qui définit six objectifs stratégiques à l'appui de la vision et de la mission de l'Organisation. Les programmes des travaux de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne contribuent à tous les objectifs stratégiques, et en particulier à ceux qui suivent : *Chaque vol est sûr et sécurisé, L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous, et L'aviation est durable sur le plan environnemental*. Conformément au Plan stratégique 2026-2050, l'objectif ambitieux de l'OACI concernant la sécurité est d'afficher zéro décès liés à des accidents ou à des actes d'intervention illicite dans le secteur de l'aviation internationale.

1.3 L'OACI a convoqué la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) du 26 août au 6 septembre 2024, sur le thème « L'amélioration de la performance, au service de la durabilité ». Vingt-deux recommandations de l'AN-Conf/14 ont permis d'étayer le programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat et au-delà. De plus amples détails sur les résultats de l'AN-Conf/14 figurent dans la note A42-WP/30-TE/4.

1.4 L'OACI, les organisations régionales, les États et le secteur doivent s'employer à mener à bien les initiatives et activités clés afin de renforcer davantage la sécurité de l'aviation et l'efficacité de la navigation aérienne. Un engagement mondial est nécessaire pour réaliser ces initiatives et ces activités clés en temps voulu.

1.5 Les initiatives et les activités clés couvrent un grand nombre d'éléments du Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI. Elles soutiennent la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Les initiatives et les activités liées au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ainsi qu'à la coopération régionale et au soutien à la mise en œuvre sont examinées dans les notes A42-WP/4-EX/1 et A42-WP/32-TE/6 respectivement.

2. TENDANCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET GESTION DES RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

2.1 L'aviation reste le mode de transport le plus sûr. En ce qui concerne les tendances en matière de sécurité, malgré des variations annuelles, le taux mondial d'accidents a diminué de manière générale ces dix dernières années. Toutefois, il ne faut pas baisser la garde. Selon l'édition 2025 du rapport sur la sécurité - État de la sécurité de l'aviation dans le monde, par rapport à 2023, il a été enregistré en 2024 une hausse du taux d'accidents ainsi que du nombre d'accidents mortels et de décès concernant les vols commerciaux réguliers effectués au moyen d'aéronefs d'une masse maximale au décollage (MTOM) certifiée supérieure à 5 700 kg. En 2024, le taux mondial d'accidents s'est établi à 2,56 accidents par million de départs de vol, ce qui représente une hausse de 36,8 % par rapport à 2023 ; et 10 accidents mortels se sont produits, entraînant 296 décès, alors qu'en 2023 on parlait d'un accident mortel et de 72 décès. Néanmoins,

si l'on compare à l'année 2019 précédant la pandémie, le taux d'accidents mondial en 2024 a été inférieur à celui de 2019 (2,94 accidents par million de départs de vols), notant que le nombre total de passagers transportés en 2024 a dépassé le niveau de 2019 et que le nombre de départs de vols s'est redressé pour se rapprocher de celui de 2019.

2.2 Les accidents mortels survenus ces dernières années concernaient principalement les catégories d'événements suivantes (énumérées sans ordre particulier) : perte de contrôle en vol (LOC-I), impact sans perte de contrôle (CFIT), sortie de piste (RE), incursion sur piste (RI), collision en vol (MAC), contact anormal avec la piste (ARC) et impacts d'oiseaux (BIRD).

2.3 La sécurité des pistes demeure un défi pour la sécurité de l'aviation. L'incursion sur piste et la sortie de piste sont désignées comme deux des cinq catégories mondiales d'événements à risque élevé (G-HRC) dans le cadre du GASP de l'OACI. L'OACI a établi le Partenariat du Programme de sécurité des pistes, dans le cadre duquel les activités et les résultats attendus de ses partenaires complètent le cadre stratégique qu'elle a défini. La deuxième édition du Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes (<https://www.icao.int/Aerodromes/RunwaySafety/Pages/default.aspx>), publiée en 2024, présente les mesures recommandées pour toutes les parties prenantes de la sécurité des pistes. L'OACI continuera à collaborer avec les partenaires de la sécurité des pistes sur d'autres initiatives visant à renforcer la sécurité des pistes.

2.4 L'OACI continue de travailler sur d'autres catégories mondiales d'événements à risque élevé dans le cadre d'un large éventail d'activités, telles que : a) l'élaboration de dispositions visant à garantir la performance des systèmes de surveillance et d'évitement des collisions, en prenant en considération l'expérience opérationnelle et les technologies nouvelles, comme le nouveau système aéroporté d'évitement des collisions, afin de réduire les cas de collision en vol ; b) la prise en compte de la dépendance à l'égard de l'automatisation dans le cadre de la formation du personnel et de l'octroi des licences, grâce à la gestion des systèmes d'automatisation, au vol manuel et à la surveillance des pilotes, pour réduire les événements de perte de contrôle en vol ; et c) l'élaboration de dispositions relatives aux ensembles de données numériques destinées à améliorer la sécurité grâce à des processus automatisés de validation et de vérification des données numériques sur les ensembles de données de cartographie du terrain, des obstacles et des aérodromes, afin d'atténuer les impacts sans perte de contrôle.

2.5 Les rencontres de turbulences sont actuellement reconnues comme un autre risque de sécurité opérationnelle. Des travaux sont en cours sur l'introduction de prévisions de turbulence améliorées établies dans le cadre du système mondial de prévisions de zone et sur la mise en place d'un service d'information sur les conditions météorologiques dangereuses, qui comprend notamment des prévisions améliorées des turbulences en air clair. En disposant à l'avance de renseignements sur les conditions de turbulence, les pilotes pourraient modifier leur trajectoire de vol ou ajuster leur altitude pour éviter les turbulences dangereuses. D'autres travaux sont aussi envisagés en ce qui concerne les mesures à prendre par l'équipage pour sécuriser l'aéronef en cas de turbulences.

2.6 La tendance générale observée en matière de sécurité montre également la nécessité d'améliorer l'évaluation des risques de sécurité liés aux zones de conflit, compte tenu des frontières changeantes des activités qui constituent un danger pour l'aviation civile. De plus, la tendance à la hausse des incidents de brouillage radiofréquence du système mondial de navigation par satellite (GNSS) liée aux zones de conflit constitue une menace directe et croissante à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile. La note A42-WP/34-TE/8 examine plus en détail le brouillage radiofréquence (RFI) du GNSS, notamment les actions et les mesures d'atténuation.

2.7 Des activités sont en cours dans le domaine de la collecte, du traitement et de l'analyse de données de sécurité complètes, ainsi que du partage et de l'échange d'informations et de renseignements en matière de sécurité, afin de soutenir la prise de décision fondée sur des données et une gestion efficace de la sécurité à tous les niveaux. L'OACI continuera à prendre des mesures appropriées pour donner suite aux recommandations de sécurité découlant des enquêtes sur les accidents.

2.8 S'agissant des enquêtes et des données sur les accidents, la recherche a montré que seuls 41 % des accidents mortels concernant des aéronefs civils d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg survenus entre 1990 et 2016 avaient donné lieu à un rapport final accessible au public. Grâce aux initiatives en cours de la communauté aéronautique et de l'OACI, le taux de publication des rapports finaux s'est amélioré pour s'établir à 76 % des enquêtes achevées en 2022. Le rapport final d'une enquête sur un accident d'aviation constitue la base à partir de laquelle on prend des mesures de sécurité pour prévenir que d'autres accidents attribuables à des causes semblables ne se reproduisent. La publication en temps opportun des rapports finaux garantir la diffusion efficace des informations sur la sécurité, y compris les recommandations de sécurité et les enseignements tirés des enquêtes sur les accidents. Le manque de rapports finaux et les difficultés à mettre sur pied des autorités indépendantes d'enquête sur les accidents d'aviation, qui doivent être objectives et impartiales en ce qui concerne la conduite ou l'objectivité d'une enquête, ont été reconnus comme un défi mondial. À cet égard, l'OACI poursuivra ses efforts pour régler des questions connexes, notamment améliorer la publication en temps opportun de rapports finaux et de rapports préliminaires sur les accidents qui ont un grand retentissement auprès du public.

2.9 Par ailleurs, des travaux approfondis sont menés dans d'autres domaines opérationnels ayant trait à :

- a) l'atténuation des risques posés par l'emballage thermique des piles au lithium transportées en fret ou par les passagers à bord des aéronefs ;
- b) l'élaboration de nouveaux modèles et outils d'évaluation des risques liés à la médecine aérospatiale, notamment la santé mentale, l'atténuation des risques médicaux chez les pilotes âgés afin de relever la limite d'âge supérieure des pilotes professionnels effectuant des vols internationaux ou de passer à une norme fondée sur les performances, la gestion des urgences de santé publique grâce à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et d'autres questions prioritaires en intégrant les progrès récents de la science et de la technologie médicales ;
- c) la résolution des problèmes critiques liés à l'identité numérique et à la sécurité de l'information ;
- d) la prise en compte de l'influence des facteurs humains sur la sécurité et l'efficacité d'un système d'aviation complexe et sur la performance humaine dans le système.

3. POURSUITE DU RENFORCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE MONDIALE DE L'AVIATION ET DE L'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

3.1 S'agissant de l'exploitation des aéronefs, un large éventail d'activités visant à améliorer la sécurité globale du système est en cours. De nouvelles exigences en matière de récupération des données relatives aux accidents permettront une analyse plus rapide et plus complète des accidents, ce qui garantira que des enseignements continuent d'être tirés et appliqués. L'équipement supplémentaire des aéronefs contribuera à améliorer l'accès aux aéroports dans le cadre de l'exploitation tous temps et à aider

l'équipage à détecter, éviter et atténuer les risques comme ceux de sortie de piste et d'impact sans perte de contrôle. Le cas échéant, ces exigences sont étendues à l'exploitation des hélicoptères commerciaux afin de garantir un niveau de sécurité équivalent à celui de l'exploitation des aéronefs. L'utilisation croissante des certificats numériques offre la possibilité d'améliorer la sécurité et l'assurance de ces informations, et des travaux approfondis sont en cours sur les moyens de gérer ce processus d'une façon harmonisée à l'échelle mondiale. Enfin, des travaux importants sont en cours pour élaborer des dispositions de l'OACI relatives à l'intégration sûre des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) dans le système de l'aviation, ainsi que des éléments indicatifs applicables aux systèmes d'aéronef non habité (UAS) et aux systèmes de gestion de la circulation d'UAS (UTM).

3.2 Dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM), l'OACI s'attachera à rester guidée par la vision et les principes énoncés dans le Concept opérationnel d'ATM mondiale (Doc 9854). Ce document fondamental fait actuellement l'objet d'une actualisation visant à harmoniser la vision qu'il prône avec le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI et à définir le futur concept opérationnel qui déterminera l'évolution de l'ATM jusqu'en 2050 et au-delà. Les domaines d'intervention clés sont notamment les suivants : a) le développement continu de la gestion des flux de trafic aérien ; b) l'amélioration de la gestion et de l'optimisation de l'espace aérien, l'accent étant mis sur l'optimisation de la séparation à travers les frontières des régions d'information de vol, le renforcement de la coopération civilo-militaire, et l'avancement à la fois de l'utilisation flexible de l'espace aérien et de la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes ; c) l'amélioration des services de la circulation aérienne (ATS) par la transition aux services vols et flux de trafic — informations pour un environnement collaboratif (FF-ICE), en élargissant les services de liaison de données ATS air-sol et sol-sol, et en promouvant le concept d'aéronef connecté. Ces efforts déployés dans le domaine de l'ATM contribueront à la réalisation d'opérations basées sur trajectoire. La croissance du trafic aérien, combinée à la présence de nouveaux utilisateurs de l'espace aérien, obligera les services de recherche et sauvetage (SAR) à envisager la possibilité que les sites d'accidents se situent à des endroits différents des projections actuelles. L'OACI continuera à promouvoir la coopération et à élaborer des orientations en vue d'optimiser les services SAR. L'OACI continuera à promouvoir la coopération et à élaborer des orientations en vue d'optimiser les services SAR.

3.3 L'information, la connectivité et la prestation de services sont essentielles à l'avenir du système de navigation aérienne. L'OACI s'attache à harmoniser la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et à sécuriser l'échange d'informations en assurant la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité nécessaires. Pour garantir que les systèmes interconnectés restent sûrs et résilients face aux cybermenaces, la confiance dans l'authenticité de l'information sera prise en compte tout en veillant à l'interopérabilité des systèmes de communication et de gestion de l'information. L'OACI privilégie aussi la numérisation de l'information aéronautique et l'adoption d'une architecture axée sur les services pour la fourniture d'informations.

3.4 Dans le domaine des aérodromes, l'OACI mettra l'accent sur l'élaboration de dispositions visant à renforcer la sécurité au niveau et aux abords des aérodromes, notamment en ce qui concerne la sécurité des pistes et la gestion des risques d'impacts d'animaux. Les aérodromes éprouvent des difficultés à adapter et à étendre efficacement l'infrastructure actuelle en raison de la croissance rapide du transport aérien, la situation étant aggravée par l'arrivée de nouveaux venus et l'adoption de nouvelles technologies. L'OACI continue de promouvoir la prise de décision en collaboration aux aéroports grâce à la gestion totale de l'aéroport qui permet d'améliorer l'efficacité des mouvements de passagers et d'aéronefs. Les travaux en cours appuient les opérations des nouveaux venus, notamment l'intégration des RPAS aux aérodromes et la fourniture d'une infrastructure de vertiport pour assurer la mobilité aérienne avancée (AAM). Durant le prochain triennat, des travaux seront amorcés pour évaluer et faciliter l'entrée progressive en exploitation, en toute sécurité, d'aéronefs propulsés par des sources d'énergie de substitution, comme l'électricité et

l'hydrogène, au niveau des aéroports, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI.

3.5 L'OACI encourage la poursuite de l'amélioration du service météorologique aéronautique en vue de réaliser l'intégration des informations météorologiques dans la prise de décision opérationnelle des utilisateurs. L'attention est actuellement accordée à la promotion du passage de la fourniture de renseignements météorologiques au service d'information basé sur la SWIM, et à l'introduction d'un service d'information météorologique harmonisé à l'échelle mondiale sur les conditions météorologiques dangereuses en route (c'est-à-dire turbulences, nuages convectifs, givrage d'aéronef, etc.). La mise en œuvre du service de renseignements sur la météorologie de l'espace sera aussi renforcée dans la perspective de l'entrée dans une période solaire maximale du cycle solaire actuel. La fourniture harmonieuse, à l'avenir, d'un ensemble complet de renseignements météorologiques de haute qualité et à haute résolution, depuis la surface de l'aéroport jusqu'à une altitude plus élevée, appuiera l'optimisation de la planification avant et pendant le vol et contribuera à réduire la consommation de carburants carbonés et, partant, à réaliser le LTAG.

3.6 En ce qui concerne les systèmes CNS, le brouillage radiofréquence peut constituer une menace importante pour l'exploitation des aéronefs dans le monde entier, comme en témoigne la multiplication récente des incidents de brouillage intentionnel et de leurrage du GNSS. Le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT), actualisé tous les quatre ans à l'occasion de la Conférence mondiale des radiocommunications (CMR), régit la gestion des fréquences. Pour la prochaine CMR prévue en 2027, les études menées au titre du point 1.7 de l'ordre du jour portent sur la désignation ou la réattribution potentielle de la bande de fréquences située immédiatement au-dessus de la bande du radioaltimètre (4200-4400 MHz) aux télécommunications mobiles internationales. En l'absence de mesures d'atténuation suffisantes, cette mesure pourrait entraîner une grave dégradation de la fonction du radioaltimètre. Le radioaltimètre, seul moyen de mesurer directement la hauteur réelle au-dessus du sol, est un système très important du point de vue de la sécurité. Toutefois, les experts de l'aviation sont sous-représentés actuellement dans les études préparatoires, ce qui peut nuire à la sensibilisation des organismes de réglementation nationaux concernant les radiocommunications au sujet des incidences connexes pour la sécurité. On se reportera à ce propos à la résolution A41-7 de l'Assemblée : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques. De plus amples détails figurent dans la note A42-WP/33-TE/7.

3.7 À plus long terme, l'évolution en temps utile des systèmes CNS est nécessaire pour faire face à l'accentuation des pressions exercées sur les ressources spectrales. L'OACI cherchera à s'appuyer sur les technologies de pointe en matière de systèmes radio et d'ingénierie du spectre afin de faire évoluer ses travaux vers des technologies CNS plus intégrées selon une méthode fondée sur la performance et axée sur les services.

4. INTÉGRATION EN TOUTE SÉCURITÉ DES NOUVEAUX VENUS ET DES TECHNOLOGIES

4.1 Il est crucial de maintenir ou de dépasser les niveaux élevés de sécurité et d'efficacité globale de l'aviation, tout en travaillant à une intégration réussie des nouveaux types d'aéronefs et de véhicules aérospatiaux dans le système de gestion de l'espace aérien actuel. Cette mise en harmonie exige des stratégies novatrices d'exploitation de l'espace aérien pour faire en sorte que diverses opérations aux besoins différents puissent fusionner avec les impératifs actuels et futurs d'autres opérations dans l'espace aérien contrôlé. Un examen plus approfondi s'impose certes pour bon nombre de questions relatives à

l'exploitation dans l'espace aérien supérieur, mais il est impératif de satisfaire à certains besoins à court terme déterminés par l'AN-Conf/14.

4.2 À sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI a reconnu que l'écosystème en évolution rapide de l'AAM exige que l'OACI soit aux manœuvres afin de veiller à un cadre réglementaire harmonisé à l'échelle mondiale pour une exploitation dans de bonnes conditions de sécurité. Par conséquent, l'Organisation, en collaboration avec les parties prenantes concernées, élabore une vision globale pour l'AAM, afin d'étayer une analyse des lacunes des dispositions en vigueur de l'OACI et de présenter des recommandations relatives aux travaux futurs prenant en compte la gouvernance à de multiples niveaux, l'intermodalité et l'acceptation sociale.

4.3 La mise au point d'aéronefs électriques et hybrides, ainsi que d'aéronefs alimentés par d'autres sources d'énergie, comme l'hydrogène, évolue rapidement. À l'heure actuelle, plusieurs types d'aéronefs électriques et hybrides font l'objet d'un processus de certification de type. Pour faire face aux risques de sécurité aérienne et faciliter la croissance de cette industrie, une méthode de certification coordonnée entre les États est essentielle aux échanges transfrontaliers et à l'exploitation internationale des aéronefs de ce type. Dans l'intervalle, il conviendra de cerner et de gérer convenablement les problèmes de compatibilité entre aéroports et aéronefs.

4.4 L'OACI examinera les dispositions relatives à la gestion des risques de sécurité afin d'aider les praticiens de la sécurité à appliquer correctement les méthodes et outils disponibles. Elle étudiera aussi d'autres méthodes de détermination des dangers et de gestion des risques de sécurité, qui sont adaptées à des systèmes sociotechniques complexes tels que ceux de l'aviation.

5. RENFORCEMENT DE LA RÉSILIENCE GLOBALE DE L'AVIATION ET DE LA PRÉPARATION ET DE LA RIPOSTE AUX CRISES

5.1 Les États, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants et les autres parties prenantes peuvent être confrontés à une série de crises potentielles susceptibles de perturber le système de l'aviation. Parmi ces crises peuvent figurer les perturbations, réelles ou potentielles, des activités des aéroports, des services de gestion du trafic aérien et des services de soutien connexes, des événements de santé publique, comme des flambées épidémiques, et des crises humanitaires, telles que les catastrophes naturelles. Il est actuellement élaboré un cadre global qui décrit les principes, les politiques et les lignes directrices relatives à une préparation et à une riposte efficaces aux crises à l'intérieur de l'OACI, afin d'aider les États à mettre en œuvre des plans de secours et d'urgence pertinents. Des travaux porteront aussi sur la gestion intégrée des risques, prenant en considération la sécurité, la sûreté, la facilitation, l'environnement et l'économie, en vue de renforcer la résilience du système de l'aviation.

5.2 Des propositions sont en cours d'élaboration pour appuyer la gestion des risques de sécurité de l'exploitation des aéronefs liés aux éruptions volcaniques importantes et aux zones de cendres volcaniques dans l'atmosphère, en intégrant des informations quantitatives sur la concentration de cendres volcaniques produites dans le cadre de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW).

5.3 Il est essentiel de susciter une confiance accrue chez les victimes d'accidents d'aéronefs et leurs familles, en ce qui concerne à la fois chaque enquête et le processus d'enquête dans son ensemble. À cette fin, des orientations de l'OACI sont en cours d'élaboration afin de fournir en temps utile des mises à jour régulières et pertinentes sur l'avancement des enquêtes. De plus, l'inclusion du soutien aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles dans les plans d'urgence reste une activité permanente.

6. CONCLUSION

6.1 La sécurité de l'aviation et l'efficacité de la navigation aérienne contribuent de façon déterminante à maintenir la croissance rapide de l'aviation civile internationale. Conformément au Plan stratégique 2026-2050 et au Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI, cette dernière poursuivra ses efforts afin de mettre en place des initiatives et activités clés dans les domaines de la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne durant le prochain triennat. La réalisation de toutes ces initiatives et activités clés nécessite plus de ressources que celles dont dispose actuellement l'OACI, car elles couvrent de nouveaux projets découlant des recommandations formulées lors de rendez-vous récents comme la Conférence AN-Conf/14. Au cours des dix dernières années, on a constaté une diminution constante des ressources pour la sécurité de l'aviation et la navigation aérienne à l'OACI, y compris en ce qui concerne la mise à disposition des compétences spécialisées nécessaires dans certains domaines. Le manque de ressources nécessaires pourrait entraîner des retards importants, voire nuire aux résultats, et dans ce contexte, l'OACI doit continuer à redéfinir les priorités de son programme des travaux afin de l'aligner sur ses capacités et d'assurer que les résultats soient atteints. Il est essentiel que l'OACI, les États, les organisations internationales et le secteur travaillent de concert et assurent les ressources nécessaires pour mener à bien ces initiatives et activités dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation et de l'efficacité de la navigation aérienne.

— FIN —