



A42-WP/656
TE/254
26/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 24 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 24 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

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

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

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

Enquêtes et prévention des accidents

24.3 La Commission a examiné la note A42-WP/43, présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens (ACVFFI) ; la note A42-WP/48, présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI) au nom du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan ; la note A42-WP/330, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), avec le parrainage du CAI ; ainsi que la note A42-WP/480, présentée par la République islamique d'Iran. Ces notes de travail ont mis en évidence des préoccupations concernant la publication en temps opportun des rapports finaux d'enquête, ainsi que l'utilisation effective, par les États ne disposant pas de ressources suffisantes, de l'organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) pour mettre en place et faire fonctionner de manière adéquate une autorité nationale indépendante d'enquête sur les accidents. La Commission, consciente des préoccupations et des difficultés liées à la publication en temps opportun des rapports finaux d'enquête, a exhorté les États à respecter les délais et les procédures établis à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. La Commission a également pris note des progrès accomplis en ce qui a trait aux mécanismes de coopération en matière d'enquêtes (ICM) sur les accidents et les incidents, notamment l'appui aux États disposant de capacités limitées par l'association avec les RAIO et les ICM, afin de garantir des enquêtes indépendantes. La Commission a constaté les mécanismes appliqués par l'OACI dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour le suivi des activités de l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) en matière de sécurité par le biais d'arrangements officiels, ainsi que ses audits portant sur la publication en temps opportun des rapports finaux d'enquête sur les accidents et les incidents d'aviation (AIG). La Commission a estimé que le contenu de ces notes devrait être communiqué aux groupes d'experts compétents pour étude et examen complémentaires.

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

24.5 La Commission a examiné la note A42-WP/196, présentée par la Chine, qui met en avant les avantages d'une approche internationale unifiée concernant les interfaces de téléchargement des données d'enregistreurs de bord afin de rationaliser les enquêtes sur les accidents, d'en réduire les coûts et d'en améliorer l'efficacité. La Commission a mesuré les avantages d'une telle approche et a convenu de transmettre la question au groupe compétent, estimant que ce dernier serait mieux à même de traiter les enjeux liés à l'interopérabilité, à la forme, à l'adaptabilité et au fonctionnement des systèmes de téléchargement des données d'enregistreurs de bord.

24.6 La Commission a examiné la note A42-WP/411, présentée par la Jordanie au nom des États membres de l'Organisation de l'aviation civile arabe (ACAO)¹, avec le parrainage du CAI, dans laquelle on mettait en évidence les difficultés associées à la traduction des termes techniques dans la version arabe de l'Annexe 13 et les défis de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 13 concernant l'indépendance des enquêtes sur les accidents d'aviation. La Commission a estimé que le contenu de ces notes devrait être porté à l'attention des groupes d'experts compétents pour étude et examen complémentaires.

24.7 La Commission a examiné la note A42-WP/496, présentée par le Maroc, dans laquelle les auteurs soulignaient l'importance d'une coordination efficace entre les services d'enquête sur les accidents (AIA) et les autres organismes publics compétents chargés de la mise en place d'un dispositif global d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles. La Commission a pris acte que les travaux relatifs à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles se poursuivaient. Elle a recommandé que le contenu de ces notes soit porté à l'attention des groupes d'experts compétents pour étude et analyse complémentaires.

24.8 Il a été pris acte de la note d'information A42-WP/413, présentée par l'Argentine et appuyée par la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), de la note d'information A42-WP/404, présentée par le Belize au nom des États membres² de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), et de la note d'information A42-WP/272, présentée par le Canada.

¹ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

² Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

Gestion de la fatigue

24.9 La Commission a examiné la note A42-WP/83, présentée par l'Arabie saoudite, avec le parrainage du CAI, dans laquelle on a abordé les effets de la transformation numérique du poste de pilotage moderne en tant que facteur contribuant à la fatigue cognitive et à la surcharge d'informations des pilotes. La Commission a pris conscience des risques que l'un ou l'autre de ces phénomènes peut représenter pour la performance individuelle et la sécurité des vols. Elle a exprimé son soutien à la proposition d'amendement de l'appendice O de la résolution A41-10 de l'Assemblée, et est convenue de renvoyer les autres propositions de suite à donner au Conseil pour examen complémentaire, en tenant compte des priorités existantes financées par le Budget 2026-2028 et des contributions extrabudgétaires.

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

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

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

~~A41-10~~A42-xx : 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

[...]

Appendice B

Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

[...]

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, ~~notamment~~ par les mesures ci-après :

a) encourager, pour les systèmes et interfaces du poste de pilotage, des principes de conception centrés sur l'humain qui atténuent la surcharge d'informations et préviennent la fatigue cognitive ;

b) veiller à ce que les cadres de formation et de compétences des pilotes, notamment la formation fondée sur des données probantes, intègrent les compétences nécessaires pour gérer efficacement les informations numériques complexes et atténuer les risques liés à l'automatisation ;

c) encourager l'intégration des risques liés à l'interaction humain-machine et à la charge cognitive dans les programmes nationaux de sécurité (PNS) et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des exploitants.

Promotion de la santé et bien-être mental

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Marchandises dangereuses et gestion de la sécurité

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

24.22 La Commission a examiné la note A42-WP/259, sur la culture positive de la sécurité, présentée par Oman, Singapour, la Bolivie (État plurinational de), l'IFALPA, l'ITF et la CANSO, avec le parrainage de la République dominicaine, de l'ACI, de l'IFATCA, de l'IAC, de l'IATA et de l'ICCAIA. Le Secrétariat a noté que le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) contient un chapitre sur la culture de la sécurité, qui fait actuellement l'objet d'améliorations en vue de la cinquième édition, à paraître. Le Secrétariat a aussi souligné que le site web consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (www.icao.int/SMI), lancé en 2018, facilite le partage d'exemples pratiques, et il a invité les États et les parties prenantes du secteur à continuer de partager leurs meilleures pratiques avec le reste de la

communauté. Les activités de renforcement des capacités, comme la formation, sont mises à jour afin de tenir compte des éléments indicatifs les plus récents, selon la disponibilité des ressources. La Commission a appuyé les mesures présentées dans la note, en mettant plus particulièrement l'accent sur l'importance d'un engagement fort, soutenu et manifeste de la part des hauts responsables et d'activités de renforcement des capacités pour favoriser une culture positive de la sécurité. Des exemples d'outils et d'orientations sur ce sujet ont été mis en lumière qui sont susceptibles d'aider à l'élaboration d'orientations enrichies de l'OACI.

24.23 Il est pris note des notes d'information fournies par l'Arabie saoudite (A42-WP/84 et A42-WP/221), le Bangladesh (A42-WP/523), la Bolivie (État plurinational de) (A42-WP/342), la Chine (A42-WP/193 et 624), le Pérou, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)³ (A42-WP/418), et le Venezuela, avec le parrainage des États membres de la CLAC⁴ (A42-WP/273 et A42-WP/352).

Délivrance de licences et formation

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

24.25 La Commission a examiné la note A42-WP/220, présentée par le Costa Rica au nom des États membres de la COCESNA, dans laquelle on recommandait la mise sur pied et l'application d'une procédure pour la validation automatique des licences de pilote de ligne dans les États membres de la COCESNA et l'élaboration d'éléments indicatifs connexes⁵. La Commission a noté que des activités de soutien de la mise en œuvre supplémentaires menées par l'OACI seraient bénéfiques. Elle a pris note de la nécessité du maintien de la souplesse par l'État dans le processus de validation automatique. Elle est convenue que la note de travail devrait être renvoyée aux groupes d'experts compétents pour examen.

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

³ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

⁴ Belize, Bolivie, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay et Uruguay.

⁵ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

spécifiques. La Commission est convenue que la note de travail devrait être renvoyée aux groupes d'experts compétents pour examen.

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

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

Vols et maintenance

24.29 La Commission a examiné la note A42-WP/228, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des États africains⁶, a constaté le travail constant de l'OACI en matière de reconnaissance mutuelle et la réduction des activités de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO), et a appelé à des efforts accélérés en faveur de l'élaboration d'orientations harmonisées afin d'alléger la charge réglementaire sans compromettre la sécurité. La nécessité de périodes de transition appropriées pour quelque changement que ce soit a aussi été mise en évidence. Notant les travaux actuels, elle a exprimé son soutien et est convenue de renvoyer le contenu de la note aux groupes d'experts compétents.

24.30 La Commission a examiné la note A42-WP/297, présentée par le Kazakhstan, dans laquelle on soulignait que l'OACI devait mettre à jour et moderniser les règlements sur la navigabilité pour suivre le rythme des nouvelles technologies aéronautiques comme les aéronefs électriques à atterrissage et décollage verticaux (aéronefs ADAVe), les systèmes fondés sur l'intelligence artificielle (IA) et les services de vol sur demande. Elle a noté l'appel en faveur de processus de certification souples et de modèles de supervision en temps réel, appuyés par la collaboration entre les organismes de réglementation, le secteur, le milieu universitaire et les organismes de normalisation, afin de veiller à une intégration sûre et efficace des plateformes d'aviation de la prochaine génération. La Commission a aussi noté les travaux effectués

⁶ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

actuellement par l'OACI concernant les aéronefs qui ne sont pas classés en vertu de l'Annexe 7 - *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs* et est convenue que le contenu de la note devrait être renvoyé aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

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

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

24.33 La Commission a examiné la note A42-WP/465, présentée par la République dominicaine, sur l'utilisation des transitions en complément des arrivées normalisées aux instruments dans les PANS-OPS (Doc 8168), volume II. Elle a pris note des travaux que mène actuellement l'OACI à cet égard et est convenue de renvoyer les questions soulevées par la note A41-WP/159 au groupe d'experts compétent pour un examen plus approfondi.

24.34 Il est pris acte des notes d'information présentées par El Salvador au nom des États membres de la COCESNA⁷ (A42-WP/457), l'Inde (A42-WP/216 et A42-WP/534), l'IFALDA (A42-WP/621), l'IFALPA, l'ITF et l'IFATCA (A42-WP/521), et l'International Federation of Air Traffic Safety Electronics Association (IFATSEA) (A42-WP/455).

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

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

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

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

24.37 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/225, présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres⁸ et des autres États membres⁹ de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et par EUROCONTROL, qui a mis en avant la nécessité d'une approche plus dynamique, rentable et adaptable pour la prestation des services de gestion de la circulation aérienne (ATM). Elle a considéré qu'un nouveau modèle de prestation de services ATM devait être mis en place en s'appuyant, pour son élaboration, sur le cadre existant en matière d'innovation. Prenant acte de l'examen en cours consacré à l'évolution de la gestion de la prestation de services ATM, entrepris dans le cadre de la mise à jour du concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial (Doc 9854), elle est convenue que la note de travail devrait être renvoyée aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi en vue de la prise en compte du nouveau modèle proposé de service ATM dans une édition future du GANP ainsi que dans le Doc 9854.

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

24.39 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/400, présentée par la Jordanie au nom des États membres de l'OAAC¹⁰, concernant la position des États arabes relative à l'étude de faisabilité sur l'établissement d'un programme de l'OACI visant à évaluer l'efficacité de la navigation aérienne. Elle a rappelé que le programme avait pour but d'aider les États à déterminer l'efficacité de leur système de navigation aérienne conformément aux dispositions en vigueur de l'OACI et que la collaboration avec les prestataires de services s'effectuait par l'intermédiaire des autorités compétentes des États. Elle a également

⁸ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie

⁹ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

¹⁰ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

rappelé que la portée, le format et les modalités du programme restaient soumis à l'étude de faisabilité, comme indiqué dans la recommandation 3.1/2 de la conférence AN-Conf/14 et dans la section correspondante du rapport de la Conférence. Elle a noté que la mise en œuvre de cette recommandation avait été approuvée, sous réserve de la disponibilité de ressources extra budgétaires. La Commission, tout en prenant acte des préoccupations soulevées et des défis liés à l'établissement potentiel d'un programme d'audit mondial de l'efficacité de la navigation aérienne, a réitéré la nécessité d'un programme pour aider les États, sur demande, à évaluer l'efficacité et la performance de leurs systèmes de navigation aérienne.

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

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

24.42 La Commission a examiné la note A42-WP/494, présentée par Cuba avec l'appui des États membres de la CLAC¹¹, qui mettant en avant l'avantage qu'il y aurait à instaurer, comme mesure visant à atténuer les risques de collision en vol (MAC), une obligation de communiquer l'état de fonctionnement du système anticollision (ACAS). Tout en reconnaissant l'avantage potentiel pour la sécurité apporté par une conscience de la situation renforcée grâce à des informations sur l'état de fonctionnement de l'ACAS, la Commission exprime des réserves quant à l'élaboration de dispositions mondiales en l'absence de besoin opérationnel défini, et elle reconnaît une possibilité d'alourdissement du fardeau des contrôleurs de la circulation aérienne et des équipages de conduite. Elle est convenue de renvoyer au Conseil les mesures proposées dans les suites à donner en vue d'un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2026-2028 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

Activités de transport spatial

24.43 En ce qui concerne l'intégration, en toute sécurité, des activités de transport spatial dans l'espace aérien, la Commission a examiné la note de travail A42-WP/443, présentée par, avec l'appui des États membres de la CLAC¹² ; la note de travail A42-WP/351, présentée par le Chili, avec l'appui de 18

¹¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

¹² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

États membres de la CLAC)¹³; la note de travail A42-WP/226, présentée par le Danemark au nom de l'UE et de ses États membres¹⁴, des autres États membres de la CEAC¹⁵, et par EUROCONTROL ; et la note A41-WP/289, présentée par les États-Unis.

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

24.45 La Commission a rappelé que la conférence AN-Conf/14 avait déterminé que « les véhicules spatiaux ne répondent pas à la définition d'un « aéronef » et que, par conséquent, l'intégration de ces opérations dans l'espace aérien devrait faire l'objet de travaux distincts à l'OACI. » (cf. *Quatorzième conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14, Doc 10209)*, § 3.14). La Commission a encouragé les États à s'engager dans des efforts bilatéraux et, lorsque cela convient, multilatéraux afin de renforcer la sécurité de l'intégration des activités de transport spatial dans l'espace aérien, et elle a réitéré l'importance continue pour l'OACI de collaborer avec d'autres entités compétentes des Nations Unies sur la question.

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

24.47 La Commission a pris connaissance des notes d'information présentées par l'Arabie saoudite (A42-WP/94, A42-WP/106 et A42-WP/213), la Chine (A42-WP/159, révision n° 1, A42-WP/594 et A42-WP/626), la Colombie (A42-WP/428), les États-Unis (A42-WP/615 et A42-WP/617), l'Inde (A42-WP/42/326), Oman (A42-WP/60 et A42-WP/63, révision n° 1), la République dominicaine (A42-WP/238, A42-WP/284 et A42-WP/426), la Türkiye (A42-WP/628) et l'IFALDA (A42-WP/623).

¹³ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

¹⁴ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie

¹⁵ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine

Opérations d'aérodrome et surfaces de limitation d'obstacles

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

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

24.50 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/227, présentée par la CAFAC au nom des États africains¹⁶, qui a appelé à renforcer la supervision, les orientations et l'assistance technique dans le domaine de la planification d'urgence des aérodromes. Elle a relevé que le *Manuel des services d'aéroport* (Doc 9137), partie 7 (Planification des mesures d'urgence aux aéroports) était en cours d'examen et de mise à jour. Elle a reconnu la nécessité d'activités de soutien technique dans ce domaine et est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi.

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

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

¹⁶ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République d'Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

24.53 La Commission a examiné la note A42-WP/212, présentée par Singapour et parrainée par la République de Corée et l'ACI, et la note A42-WP/208, présentée par la CAFAC au nom des États africains¹⁷. Elle a pris acte des initiatives en cours de l'OACI visant à appuyer la mise en œuvre des nouvelles dispositions de l'OACI relatives aux surfaces de limitation d'obstacles grâce à des formations, des éléments indicatifs, des séminaires régionaux et un site web dédié doté d'un certain nombre d'outils. Elle a reconnu que la mise en œuvre de nouvelles dispositions relatives aux OLS est une entreprise majeure pour les États comptant de nombreux aérodromes et a invité instamment les États à faire appel aux initiatives de soutien de la mise en œuvre de l'OACI.

Infrastructure et certification des aérodromes

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

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

24.56 La Commission a examiné la note A42-WP/358, présentée par l'ACI et l'Éthiopie, avec le parrainage de la République dominicaine, qui mettait en exergue les difficultés rencontrées par les États et les exploitants d'aérodromes pour ce qui est d'obtenir et de conserver les certifications d'aérodrome. La Commission a reconnu la nécessité d'efforts coordonnés pour aider les États et les exploitants d'aérodrome à améliorer davantage la mise en œuvre de la certification d'aérodrome. Elle a noté qu'il était difficile d'élaborer des éléments indicatifs permettant aux États d'évaluer la pertinence de transposer les pratiques recommandées de l'OACI dans la réglementation nationale sans aller à l'encontre de la résolution A39-22 de l'Assemblée. Elle a également noté que les organismes régionaux seraient mieux à même de remédier aux difficultés particulières liées à la certification des aérodromes et que les *Procédures pour les services de navigation aérienne - Aérodromes* (PANS-Aérodromes, Doc 9981) contiennent des dispositions relatives à la certification des aérodromes, aux évaluations de sécurité et aux études de compatibilité d'aérodrome. La Commission est donc convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents afin de déterminer les besoins et l'étendue des travaux.

24.57 La Commission a examiné la note A42-WP/445, présentée par l'Argentine avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, du Pérou, de la République dominicaine et de l'Uruguay, dans laquelle il était demandé à l'OACI d'élaborer des critères et des conditions d'application harmonisés de sorte que l'infrastructure de balisage lumineux contribue

¹⁷ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

efficacement à la prise de décision des pilotes. La Commission est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

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

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

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

24.60 La Commission a examiné la note A42-WP/215, révision n° 1, présentée par le Danemark au nom de l'UE et de ses États membres¹⁸ ainsi que des autres États membres de la CEAC¹⁹, et par EUROCONTROL, avec le parrainage de l'Arabie saoudite, du Bahreïn, des Comores, de Djibouti, de l'Égypte, des Émirats arabes unis, de l'Iraq, de la Jordanie, du Koweït, du Liban, de la Libye, du Maroc, de la Mauritanie, d'Oman, de la Palestine, du Qatar, de la République arabe syrienne, de Singapour, de la Somalie, du Soudan, de la Tunisie, du Yémen et de l'IFALPA, qui attirait l'attention sur les problèmes de taille que pose la multiplication des événements météorologiques dangereux pour l'aviation.

24.61 La Commission a reconnu la nécessité mondiale d'une atténuation des risques de sécurité posés par les événements météorologiques dangereux (HME) pour l'aviation, ainsi que du renforcement de la résilience des opérations de navigation aérienne et des infrastructures en route et en région terminale face à ces événements. Rappelant qu'un groupe d'experts de l'OACI pilotait des initiatives visant la communication harmonisée à l'échelle mondiale d'informations sur les phénomènes météorologiques dangereux, appelée service d'information sur les conditions météorologiques dangereuses (HWIS), la Commission est convenue de renvoyer la note de travail et les propositions y figurant aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

24.62 La Commission a examiné la note A42-WP/252, présentée par le Brésil, qui faisait ressortir l'importance de diffuser des avis de cyclones tropicaux dans l'Atlantique Sud pour favoriser la sécurité et

¹⁸ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchèque.

¹⁹ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

l'efficacité de la navigation aérienne, ainsi que de renforcer la coordination avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM) en vue de la mise en place d'un nouveau centre d'avis de cyclones tropicaux (TCAC) dans la région. Constatant les diverses actions entreprises par un fournisseur d'assistance météorologique brésilien, la Commission a néanmoins noté qu'il faudrait évaluer de façon approfondie la mise en place d'un nouveau TCAC dans la région de l'Atlantique Sud, à la lumière des conseils scientifiques et techniques de l'OMM et compte tenu du fait qu'un cyclone tropical peut avoir des conséquences sur le plan humanitaire et socioéconomique. La Commission est donc convenue que l'OACI devrait renforcer sa coordination avec l'OMM sur cette question.

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

24.64 En outre, la Commission a examiné la note A42-WP/270, présentée par la CANSO et l'IFATCA, qui cernait plusieurs défis liés à la mise en œuvre de la SWIM et mettait en évidence la nécessité de cette mise en œuvre pour accompagner l'abandon du Plan de vol 2012 d'ici à 2034, comme convenu à la Conférence AN-Conf/14. Afin de relever ces défis, la Commission est convenue que l'OACI devait mettre au point une stratégie visant à faciliter une mise en œuvre harmonisée de la SWIM dans toutes les régions de l'OACI et soutenir la mise en œuvre de la SWIM aux échelons régional et national. Elle est aussi convenue que l'OACI devait poursuivre les travaux sur les outils techniques nécessaires à l'échange de données sans discontinuité, notamment le routage, les définitions des services d'information, les registres et les protocoles de sécurité informatique. La Commission a encouragé les États à envisager de mettre en œuvre des capacités SWIM qui permettront de mettre en place des services FF-ICE et des services liés à la météorologie et à l'information aéronautique.

24.65 La Commission a pris note des notes d'information présentées par l'Argentine avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, du Panama, du Paraguay, du Pérou et de l'Uruguay (A42-WP/427), la Chine (A42-WP/337) et Cuba avec l'appui des États membres de la CLAC (A42-WP/446)²⁰.

Politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

24.66 La Commission a examiné la note A42-WP/33, présentée par le Conseil, dans laquelle ce dernier constatait que plusieurs points de l'ordre du jour de la prochaine Conférence mondiale des

²⁰ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications prévue en 2027 (CMR-27) touchaient à l'aviation et pourraient nuire à la sécurité de l'exploitation des aéronefs, notamment le point 1.7 concernant les radioaltimètres. Dans la note, les États membres étaient instamment priés d'appuyer fermement la stratégie de l'OACI en matière de spectre des fréquences, de collaborer activement avec leurs autorités nationales de réglementation du spectre radio, de participer aux activités préparatoires de la CMR-27 au sein du Secteur des radiocommunications de l'UIT (UIT-R) et à l'échelle régionale, ainsi qu'à la Conférence elle-même, en 2027.

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

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

24.69 La Commission a reconnu l'urgence de la question et est convenue que les notes A42-WP/329 et A42-WP/348 devaient être portées à l'attention des groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi et de la mise en œuvre de plus amples mesures. En outre, à la lumière de ses délibérations, elle est convenue de soumettre la résolution ci-après pour adoption par la Plénière, en remplacement de la résolution A41-7 de l'Assemblée :

~~A41-7~~—A42-xx : 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,

~~Reconnaissant~~ *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 de sécurité aéronautique mondiaux peuvent avoir des impacts sur les vols internationaux,

~~Reconnaissant~~ *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,

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

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

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

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

1. *Encourage* les États membres à favoriser un environnement dans lequel les autorités nationale 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 ;

12. *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 ;

24. *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 ;

35. *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 ;

46. *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 ;

57. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A38-6 A41-7.

Vulnérabilités et résilience du GNSS

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

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

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

24.73 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/108, présentée par l'ICCAIA, la CANSO, l'IFALPA et l'IBAC, avec le parrainage de la Flight Safety Foundation (FSF) et de l'IFATCA, ainsi que la note de travail A42-WP/204, présentée par le Danemark au nom de l'Union européenne et de ses États membres²¹ ainsi que des autres États membres²² de la CEAC, et par EUROCONTROL, avec le parrainage de l'Algérie, de l'Arabie saoudite, de Bahreïn, du Canada, des Comores, de Djibouti, de l'Égypte, des Émirats arabes unis, de l'Iraq, du Japon, de la Jordanie, du Koweït, du Liban, de la Libye, de

²¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie

²² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine

la Mauritanie, du Maroc, d'Oman, de la Palestine, du Qatar, de la République arabe syrienne, de Singapour, de la Somalie, du Soudan, de la Tunisie, du Yémen, de l'IFALPA et de la FSF. Elle est convenue de la nécessité pour l'OACI d'accélérer les efforts visant à normaliser les solutions au brouillage radiofréquence du GNSS, notamment les systèmes de positionnement, navigation et synchronisation complémentaires (C-PNT), l'authentification des signaux des constellations de base du système et les services de renforcement du GNSS.

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

24.75 La Commission a été informée qu'un nouveau concept de « service numérique d'information sur les comptes rendus opérationnels », en cours d'élaboration, pourrait remplacer le système NOTAM et d'autres informations aéronautiques temporaires. Ce service permettrait de recueillir et de généraliser la diffusion en temps réel des cas de brouillage du GNSS. La Commission a en outre relevé que, si les expressions conventionnelles que doivent utiliser les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne en cas de brouillage du GNSS sont certes publiées dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444), elles ne se veulent pas pour autant exhaustives, les pilotes et le personnel des services de la circulation aérienne étant censés s'exprimer dans un langage clair lorsque cela s'avère nécessaire. L'examen des expressions conventionnelles figure néanmoins dans le programme de travail de l'Organisation. La Commission a examiné la note de travail A42-WP/335, présentée par l'IATA, l'IBAC et l'IFATCA, avec le parrainage de l'IFALPA, la note de travail A42-WP/134, présentée par la Chine, avec le parrainage de Singapour, ainsi que la note de travail A41-WP/171, présentée par le Japon. Elle a appuyé l'idée de suivre une approche multidimensionnelle pour atténuer le brouillage du GNSS, grâce notamment à la mise au point de systèmes de surveillance et d'analyse du GNSS en temps réel. La Commission est également convenue que les mesures d'atténuation devaient être à plusieurs niveaux et adaptables à différents environnements opérationnels. Elle a pris acte de la nécessité d'établir un cadre d'examen d'ensemble pour assurer la résilience globale des systèmes et des services CNS/ATM.

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

24.77 La Commission a été informée des efforts déployés par les groupes d'experts de l'OACI pour élaborer de nouvelles dispositions relatives au réseau opérationnel résilient de navigation (NAV RON), visant à optimiser les infrastructures de navigation aérienne classiques et à établir des réseaux plus résilients. Ces efforts portent sur la définition d'un « réseau NAV suffisant » et sa relation avec le réseau opérationnel minimum de navigation (NAV MON). De plus, le NAV RON prévoira des dispositions visant à améliorer les données et les cartes

numériques aéronautiques qui permettent aux pilotes d'utiliser pleinement l'infrastructure de navigation disponible, en fonction de la couverture et de types d'installations précis. La Commission a noté que des activités de renforcement des capacités liées à NAV RON seront menées pour aider les États à planifier et à mettre en œuvre le nouveau concept.

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

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

24.80 La Commission a noté qu'il était nécessaire d'améliorer les capacités de surveillance des activités solaires et des perturbations ionosphériques dans les régions équatoriales et à basse latitude, qui peuvent avoir des incidences importantes sur la précision et la disponibilité du GNSS. Elle a aussi rappelé que les groupes d'experts compétents s'efforcent de renforcer les capacités de surveillance et de prévision concernant la météorologie de l'espace à l'échelle mondiale.

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

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

Résolution A41-8/A42-x : 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 41^e42^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 ~~A35-15~~A41-8.

APPENDICE A

Politique générale

[...]

APPENDICE B

Harmonisation de 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 menaces et les vulnérabilités qui y sont associées pour les systèmes CNS,

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 qu'à mesure que la technologie évolue, l'interdépendance entre les systèmes CNS/ATM s'accroît,

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 inexacts ;
3. *Encourage* les États à veiller à ce que des moyens CNS terrestres suffisants et 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 vitesse 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 ;

57. *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 ;

68. *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 ;

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

810. *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 ;

911. *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.

24.83 La Commission a examiné la note A42-WP/210, présentée par le Brésil, et la note A42-WP/237, présentée par l'Arabie saoudite, et a réaffirmé qu'il était important que les États adoptent des stratégies globales visant à renforcer la résilience des systèmes de navigation par l'intégration d'infrastructures CNS au sol.

24.84 La Commission a été informée de l'élaboration en cours de nouvelles dispositions relatives au réseau opérationnel de navigation résilient (NAV-RON) par les groupes d'experts de l'OACI, dans le but d'optimiser les infrastructures de navigation conventionnelles et de mettre en place des réseaux plus résilients. Ces travaux visent principalement à définir ce qu'est un « réseau NAV suffisant » et son lien avec le réseau opérationnel minimum de navigation (NAV-MON). En outre, le NAV-RON comprendra des dispositions visant à améliorer les données et les cartes aéronautiques numériques qui permettent aux pilotes d'utiliser pleinement les infrastructures de navigation disponibles, sur la base de types d'installations et de zones de couverture précis. La Commission a noté que des activités de renforcement des capacités liées au NAV-RON seraient menées afin d'aider les États à prévoir et à mettre en œuvre ce nouveau concept.

24.85 La Commission a examiné la note A42-WP/190, présentée par l'Inde, et la note A42-WP/423, présentée par l'Argentine avec l'appui du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Mexique, du Nicaragua, du Paraguay, du Pérou et de l'Uruguay. Les deux notes soulignaient la nécessité de mener des recherches plus ciblées sur les performances des systèmes de renforcement au sol (GBAS), en particulier dans les régions équatoriales et de basses latitudes où des perturbations ionosphériques très particulières entraînent des difficultés importantes pour le GNSS.

24.86 La Commission a été informée que des activités visant à soutenir l'élaboration de normes et pratiques recommandées et d'éléments indicatifs relatifs à l'exploitation des GBAS dans les régions de basses latitudes où l'ionosphère est active, ainsi que l'examen de mises à jour de maintenance destinées à améliorer les performances des GBAS dans ces régions, figuraient déjà dans le programme d'activités de l'Organisation. Elle a donc encouragé les États et les institutions de recherche à collaborer à l'élaboration des modèles de performances du GNSS requis pour les régions équatoriales. La Commission a rappelé que l'OACI a introduit des SARP relatives à la multiconstellation à double fréquence (DFMC), qui peuvent améliorer la sécurité et la résilience de l'aviation face aux effets des phénomènes de météorologie de l'espace tels que les perturbations ionosphériques.

24.87 La Commission a constaté la nécessité de renforcer les capacités de surveillance des activités solaires et des perturbations ionosphériques dans les régions équatoriales et de basses latitudes. La Commission a également rappelé que des travaux étaient actuellement menés par les groupes d'experts compétents en vue d'améliorer les capacités de surveillance et de prévision de la météorologie de l'espace à l'échelle mondiale.

Autres questions relatives aux CNS

24.88 La Commission a examiné la note A42-WP/145, présentée par la CAFAC au nom des États africains²³, et la note A42-WP/415, présentée par le Honduras au nom des États membres de la COCESNA²⁴, qui préconisaient l'élaboration de nouveaux éléments indicatifs sur l'utilisation des systèmes d'aéronef non habité (UAS) pour les inspections au sol et en vol des systèmes de radionavigation. Constatant que les inspections en vol à l'aide d'UAS relèvent du programme des travaux de l'Organisation, la Commission a exprimé un large soutien à l'élaboration de dispositions et d'éléments indicatifs appropriés. Toutefois, la Commission a également noté que les groupes d'experts concernés sont actuellement submergés par des tâches hautement prioritaires telles que l'élaboration de dispositions relatives au C-PNT et au NAV RON. Elle a convenu que les deux notes de travail seraient renvoyées aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen, tout en tenant dûment compte de leurs tâches prioritaires actuelles.

24.89 La Commission a examiné la note A42-WP/148, présentée par la CAFAC au nom des États africains, et constaté la nécessité de dispositions et d'éléments indicatifs visant à harmoniser les restrictions en matière de construction dans les zones entourant des installations CNS et à concilier l'utilisation des terrains à proximité des installations CNS, la sécurité aérienne, la croissance économique et la protection

²³ Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Guinée équatoriale, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Soudan, Togo, Tunisie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

²⁴ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

de l'environnement. Notant que les mesures demandées ne figurent pas dans le programme des travaux de l'Organisation, la Commission est convenue de renvoyer la note de travail au Conseil en vue d'un examen plus approfondi, sous réserve d'une réorganisation des priorités concernant les activités financées par le budget 2026-2028 et les contributions extrabudgétaires.

24.90 La Commission a examiné la note A42-WP/479, présentée par la Colombie avec l'appui des États membres de la CLAC²⁵, qui mettait en évidence les vulnérabilités de l'ADS-B aux cyberattaques, aux interférences et à la divulgation non autorisée. La note proposait une stratégie de sûreté globale combinant la surveillance au moyen de capteurs multiples, les contrôles d'intégrité, la détection des anomalies par l'intelligence artificielle, la redondance, les cadres de protection de la vie privée et la formation. La Commission a constaté le caractère exhaustif de l'approche proposée et est convenue de renvoyer la note de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi. En outre, elle a prié instamment les États à appuyer des solutions harmonisées qui permettent de protéger les informations ADS-B tout en préservant les avantages opérationnels de ce système.

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

RPAS, UAS et AAM

24.92 La Commission a examiné la note A42-WP/236, révision n° 1, présentée par le Brésil avec l'appui des États membres de la CLAC²⁶, qui recommande la mise en place d'un cadre de délivrance de licences du personnel pour les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux (ADAV), ainsi que la note A42-WP/347, présentée par le Kazakhstan, qui recommande des normes réglementaires pour la délivrance de licences et la certification des pilotes, des télépilotes et des exploitants menant des activités de mobilité aérienne urbaine (UAM). La Commission, prenant note des travaux en cours visant à déterminer la nécessité de dispositions et d'orientations pour l'écosystème de la mobilité aérienne avancée (AAM) qui englobe l'UAM, dans le but d'intégrer ces activités de manière sûre dans l'espace aérien, a reconnu la nécessité d'adopter en temps utile des dispositions mondiales pour l'AAM et est convenue de renvoyer les deux notes de travail aux groupes d'experts compétents en vue d'un examen plus approfondi.

24.93 La Commission a examiné la note A42-WP/309, présentée par le Kazakhstan, qui traite de l'élaboration d'un système unifié de gestion du trafic aérien pour les vols de drones en zone urbaine à forte densité et de la création de lignes directrices par l'OACI pour l'intégration de la gestion du trafic d'UAS (UTM) à la gestion du trafic aérien (ATM) aux aéroports internationaux, la note A42-WP/56, présentée par Oman, qui traite de la question d'intégrer les UAS dans l'espace aérien sans nuire à la sécurité ou à l'efficacité des vols habités, et la note A42-WP/495, présentée par le Kazakhstan, qui traite de l'élaboration d'un cadre mondial permettant les vols transfrontières d'UAS. La Commission a constaté une complexité croissante en matière d'exploitation et de sécurité résultant de l'absence de normalisation du déploiement de l'UTM à proximité des grands aéroports internationaux et est convenue de la nécessité d'un cadre mondial permettant les vols transfrontières d'UAS, compte tenu de la nature potentiellement internationale

²⁵ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

²⁶ Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

des opérations d'AAM. La Commission, prenant note des travaux en cours visant à identifier les lacunes et à formuler des recommandations pour les travaux futurs sur l'AAM, ainsi que des considérations présentées dans les notes susmentionnées, a compris l'importance du maintien du rôle de tutelle de l'OACI dans ce domaine et est convenue que les groupes d'experts existants étaient adéquats. Dans son examen de la note A42-WP/56, la Commission a fait remarquer que la méthode spécifique d'évaluation des risques de sécurité qui y est mentionnée, bien que pertinente pour permettre certaines opérations d'UAS, pourrait ne pas convenir à une application mondiale. La Commission a mesuré, de manière générale, l'importance et l'urgence de dispositions mondiales pour l'AAM. En conséquence, la Commission a décidé de renvoyer ces notes de travail aux groupes d'experts compétents pour examen complémentaire. En outre, la Commission a prié instamment les États membres de participer à des initiatives de coordination régionale, à des projets pilotes et au partage des connaissances à l'appui de l'intégration de l'UTM à l'ATM, et de faciliter les vols transfrontières d'UAS grâce à la reconnaissance mutuelle des autorisations d'exploitation d'UAS.

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

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

24.96 La Commission a examiné la note A42-WP/160, présentée par l'Australie, le Brésil et la Nouvelle-Zélande, avec l'appui du Canada et de Singapour ; et la note A42-WP/287, présentée par les États-Unis, avec l'appui de Singapour, appelant à accorder la priorité à l'élaboration et à la mise en œuvre de mesures, y compris de solutions provisoires, visant à faciliter l'exploitation des UAS au-dessus de la haute mer en toute sécurité et de manière juridiquement conforme. La Commission est convenue de la nécessité de trouver rapidement une solution et a pris note des travaux en cours menés dans le cadre de l'analyse des lacunes effectuée par les groupes d'experts compétents. La Commission est également convenue que le cadre actuel de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), et plus particulièrement certaines dispositions de ses Annexes, présentait des difficultés pour les vols d'UAS effectués au-dessus de la haute mer, et empêchait les États d'autoriser ces vols en toute légalité. La Commission, exprimant un large soutien aux deux notes, a souligné la nécessité de créer un cadre à long terme et a demandé à l'Organisation de trouver une solution provisoire pour que les États puissent autoriser légalement ce type

de vols, d'une manière proportionnelle au risque. Le Conseil est invité à élaborer et à adopter, idéalement avant la fin de l'année 2026, un cadre provisoire fondé sur les résultats, cohérent avec l'intention de la Convention de Chicago et conforme à celle-ci, par exemple par des moyens acceptables de mise en conformité. En prenant note des travaux récents du groupe d'experts compétent en la matière, le Conseil a également été invité à envisager d'utiliser une procédure accélérée pour l'établissement de ce cadre provisoire.

24.97 La Commission a pris acte des notes d'information présentées par le Belize au nom des États membres²⁷ de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) (A42-WP/387) ; par la Chine, les Îles Cook, l'Indonésie, les Philippines, Singapour et la Thaïlande, avec l'appui des Fidji, du Japon, de la Nouvelle-Zélande et de la République de Corée (A42-WP/172) ; par la Chine et Singapour, avec l'appui de l'Égypte (A42-WP/195) ; par la République dominicaine (A42-WP/312) ; par l'Inde (A42-WP/166) ; par le Japon (A42-WP/170) ; par le Qatar (A42-WP/62) ; par l'Arabie saoudite (A42-WP/520) ; par le Venezuela (République bolivarienne du), avec l'appui des États membres²⁸ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) (A42-WP/441) ; par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses États membres²⁹ (A42-WP/223) ; par le Comité aéronautique inter-États (A42-WP/50) ; par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) (A42-WP/500) ; et par l'Association du transport aérien international (IATA) (A42-WP/355).

Coopération régionale et mise en œuvre

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

24.99 La Commission a examiné la note A42-WP/206, présentée par la CAFAC au nom des États africains³⁰, avec l'appui de l'IAC, qui met en avant les contributions des organisations régionales de

²⁷ Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

²⁸ Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, République dominicaine et Uruguay.

²⁹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

³⁰ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

supervision de la sécurité (RSOO), des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), des mécanismes de coopération en matière d'enquêtes (ICM) et d'autres mécanismes de coopération régionale, au renforcement de la supervision de la sécurité et des enquêtes sur les accidents en Afrique et dans le monde. La note recommande aux États membres de promouvoir et de soutenir la participation aux mécanismes régionaux, de concevoir des mécanismes de financement en faveur de ces entreprises et d'établir des cadres juridiques pour permettre une délégation efficace des fonctions de sécurité aux organismes régionaux ou de coopération. La Commission est convenue de la nécessité constante d'offrir un soutien accru pour renforcer ces mécanismes régionaux de coopération en matière de sécurité, et de soumettre pour examen la question de l'inclusion des fonctions déléguées par les mécanismes de coopération régionale dans les Annexes de l'OACI aux groupes d'experts compétents, selon qu'il convient.

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

A40-6 A42-xx : Coopération régionale et ~~assistance~~soutien à la mise en œuvre pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables

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 audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen 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 ~~un~~ de système ~~national~~ de supervision de la sécurité ~~et/ou d'enquête satisfaisant 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 l'approbation par que la 41^e session de l'Assemblée ~~des~~ 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 ~~plans d'action~~ stratégies pays de l'OACI élaborées ~~pour des États membres individuels~~ au titre de la Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI ~~servent~~ de plates-formes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, ~~une assistance~~ soutien direct à la mise en œuvre et des orientations ~~à ces~~ 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 ~~s'acquitter~~ des 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 ~~que~~ 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, ~~à cet égard~~, 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, ~~tout en cherchant des solutions aux questions concernant la responsabilité, la gouvernance, l'analyse coûts avantages et les autres préoccupations soulevées par la Conférence~~,

Rappelant que l'OACI a adopté une stratégie révisée sur le GASOS et l'a transformée en 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 ~~dans le soutien 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 RAO/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, ~~qui engloberait~~ dans le but d'établir les des règles et la une supervision communes applicables dans les États ~~participants~~ 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 RAO, ~~tous~~ et 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 ~~par l'OACI~~ du Fonds pour la sécurité (SAFE) ~~en 2010~~, 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,

Reconnaissant ~~que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) établis ont pour objectif d'établir des buts, de fixer des priorités et des indicateurs, et de définir des cibles mesurables pour traiter des carences liées à la sécurité dans chaque région tout en assurant la cohérence des mesures et la coordination des efforts,~~

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de continuer à mettre en œuvre un programme ~~global d'assistance~~ 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 RAO ~~et des RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour remédier aux SSC et aux carences liées à la sécurité ;~~

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 ~~d'appuyer la mise en œuvre et la poursuite du développement~~ de faire avancer et de transformer ~~du~~ le Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) en un programme d'évaluation des RSOO et des RAO (RRAP), y compris concernant son objectif de tirer parti des synergies avec le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ~~en ce qui concerne les mesures nécessaires pour renforcer, évaluer et soutenir les RSOO et les ou les RAO afin de leur permettre d'~~ 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 ~~continuent de s'acquitter~~ comprennent leurs obligations et de leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago ;

5. *Charge* le Conseil de ~~poursuivre~~ continuer à renforcer les partenariats nouveaux et à promouvoir ceux existant déjà avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité et des enquêtes, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et les RAIO RASG, afin de renforcer leurs la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;

6. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide un soutien à la mise en œuvre aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité et des enquêtes, notamment les RSOO et les RAIO et les RASG ;

7. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RASG, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation 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 ;

87. *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 ;

9. ~~*Prie instamment* les États membres d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ; et de fournir, en outre, l'assistance (financière ou autre) afin d'assurer la continuité et la durabilité ;~~

108. *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 ;

110. *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 sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation et des enquêtes, notamment les RSOO et les RAIO ;

14. *Demande* au ~~Secrétaire général~~ Conseil de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les SSC par l'élaboration de ~~plans d'action~~ 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 ~~d'assistance~~ 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 ;

~~45~~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 ~~globale du Programme d'assistance complet~~ 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 qu'ils 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 ;

~~46~~19. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A39-14~~A40-6.

— — — — —