



A42-WP/657
TE/255
26/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 25 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 25 : Autres questions à examiner par la Commission technique

Certification et supervision

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

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

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

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

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

25.6 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/332, présentée par l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE) au nom de la RTCA Inc., de la Society of Automotive Engineers (SAE) et de l'Aeronautical Radio, Incorporated (ARINC), dans laquelle il a été souligné qu'il importait de renforcer la collaboration entre l'OACI et les organismes de normalisation (SMO) afin d'améliorer la sécurité, l'innovation et la durabilité. Consciente que les normes de l'industrie

constituent un complément essentiel aux dispositions de l'OACI, elle a préconisé de maintenir la pratique consistant à référencer ces normes dans le cadre de normalisation de l'OACI, dans la mesure du possible et sous réserve de validation pour s'assurer qu'elles correspondent à l'objectif poursuivi. Elle a encouragé une concertation plus étroite avec les SMO afin de pouvoir identifier et intégrer plus facilement et plus efficacement les technologies émergentes et les innovations essentielles pour la sécurité grâce à une approche holistique et axée sur la performance. Elle a insisté sur la nécessité de renforcer la Table ronde sur les normes de l'OACI (SRT) en tant que principal forum pour l'harmonisation des activités de l'OACI et des SMO, de façon à limiter les chevauchements de tâches et à accélérer l'élaboration de normes de haute qualité.

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

Soutien à la mise en œuvre

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

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

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

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

25.12 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/177, présentée par Singapour, avec le parrainage de la République dominicaine, de la Nouvelle-Zélande, des Philippines et de la Thaïlande, portant sur une meilleure compréhension des SARP pour une mise en œuvre efficace. Elle a reconnu le potentiel qu'offraient les canaux de communication tels que les webinaires et ICAO TV pour compléter les

lettres aux États et les éléments indicatifs, faciliter le maintien des connaissances, renforcer le savoir-faire institutionnel, et mieux harmoniser les réglementations nationales avec les SARP de l'OACI.

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

25.14 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/478, présentée par la Colombie, avec le parrainage des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)¹, concernant la nécessité de prévoir un cadre réglementaire pour les lunettes de vision nocturne. Elle a appuyé la proposition figurant dans la note et est convenue de soumettre au Conseil les mesures envisagées dans les suites à donner en vue d'un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2026-2028 et par des ressources extrabudgétaires.

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

Licences et formation du personnel de l'aviation

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

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

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

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

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

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

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

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

Navigabilité

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

soumettre au Conseil les mesures proposées dans les suites à donner en vue d'un examen plus approfondi, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget 2026-2028 et de la disponibilité de contributions extrabudgétaires.

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

25.25 La Commission a examiné la note de travail A42-WP/211, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États africains², qui a exhorté l'OACI, les États et les parties prenantes à donner la priorité à l'élaboration d'un cadre réglementaire, à la mise en place d'infrastructures, au renforcement des capacités et aux travaux de recherche pour soutenir une gestion durable de la fin de vie des aéronefs, en ce compris le démantèlement, le recyclage et la réutilisation sûre des pièces, dans le respect des normes internationales. Elle a pris note des travaux que menait l'OACI à cet égard et est convenue de soumettre le contenu de la note de travail aux groupes d'experts compétents pour un examen plus approfondi. Elle a également souligné la nécessité de continuer à recourir aux mécanismes existants de l'OACI.

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

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

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

Résolution 42/xx : Remplacement des halons

L'Assemblée,

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

² 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, 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, Zimbabwe.

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États et leur industrie aéronautique d'accélérer la mise au point et l'introduction de produits de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret des aéronefs ;
2. *Prie instamment* les États de déterminer les réserves et la qualité des halons qu'ils détiennent et d'en assurer le suivi ;
3. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement, par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du Groupe de l'évaluation technique et économique, sur la question des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;
4. *Encourage* les États à collaborer avec le consortium des industries pour les applications moteurs/GAP et avec le Groupe de travail sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ;

5. *Encourage* les États à appuyer les mesures visant à réduire au minimum les émissions de halons non nécessaires qui se produisent en l'absence de tout incendie compromettant la sécurité et à assurer une meilleure gestion et une meilleure préservation des réserves de halons existantes ;
6. *Encourage* les États à se concerter, par l'intermédiaire de l'OACI, avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'organe consultatif du Protocole de Montréal, le Groupe de l'évaluation technique et économique et le Comité des choix techniques pour la lutte contre les incendies pour évaluer les réserves mondiales de halons et appuyer la gestion durable des banques de halons existantes, y compris une demande de dérogation pour utilisation essentielle concernant les halons dans les compartiments de fret des aéronefs au titre du Protocole de Montréal, afin de maintenir la sécurité de l'aviation ;
7. *Charge* le Conseil, en coordination avec les acteurs du secteur et sur la base de l'évaluation de la disponibilité des réserves mondiales de halons, d'élaborer une proposition visant à fixer une date limite révisée, effective et durable pour le remplacement des halons dans l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs* pour les nouveaux aéronefs qui font l'objet d'une demande de certificat de type. Cette proposition sera fondée sur des données exhaustives, notamment la disponibilité des halons, les progrès réalisés dans la mise au point de solutions de remplacement, et tiendra compte des considérations de sécurité ;
8. *Charge* le Conseil d'exiger le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret utilisés dans les aéronefs pour lesquels une demande de certification de type sera présentée après une date déterminée à l'horizon de 2024 ;
9. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A39-13.

— FIN —