



A42-WP/661
EC/51
29/9/25

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 27 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 27 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission économique pour examen.

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique***Données sur l'aviation – surveillance et analyse***

27.1 Dans la note WP/142, l'Inde a présenté une approche consistant à utiliser des récepteurs de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) basée sur radio logicielle (SDR), à faible coût, pour capturer les données sur les mouvements des aéronefs à des fins opérationnelles et analytiques non liées à la surveillance, soulignant la nécessité de données de trafic précises pour soutenir la gestion des courants de trafic aérien (ATFM), la planification de la capacité, la réglementation économique, l'exactitude de la facturation, le suivi des performances et les comptes rendus nationaux. La note fait état de lacunes dans les aéroports sans radar et les endroits éloignés, ainsi que des coûts élevés de la surveillance traditionnelle, et propose un déploiement rentable hiérarchisé – surveillance certifiée avec sauvegarde SDR dans les grands aéroports et récepteurs basés sur SDR aux aéroports régionaux/éloignés – alimentant un référentiel national centralisé intégré aux systèmes de facturation, de gestion des créneaux horaires et d'ATFM. Elle a mis en lumière les avantages économiques escomptés (réduction des dépenses d'équipement et d'exploitation et amélioration de la surveillance et des prévisions guidées par les données) et a invité l'Assemblée à donner son appui à la création d'un groupe de travail chargé de normaliser les recommandations et les orientations relatives à l'adoption de l'ADS-B basée sur SDR à des fins autres que la surveillance et les statistiques.

27.2 Dans la note WP/143, l'Inde a proposé un système normalisé de notation de la santé des compagnies aériennes (AHS) destiné à aider les exploitants d'aéroports à gérer les risques financiers liés à la fourniture de services basés sur le crédit aux compagnies aériennes, notant l'absence d'un mécanisme unifié et transparent pour évaluer la solvabilité des compagnies aériennes. S'appuyant sur des métriques opérationnelles, financières, de sécurité et d'expérience client adaptables et éclairées par des tableaux de bord utilisés dans d'autres domaines, la note envisageait un cadre évolutif et transparent guidé par les données, potentiellement hébergé par l'OACI en partenariat avec l'industrie, qui permettrait des conditions de paiement fondées sur le risque, améliorerait la passation de marchés et renforcerait la résilience financière. L'Assemblée a été invitée à prendre note de la question, à appuyer la création d'un groupe de travail mondial chargé d'élaborer un système normalisé de notation de la solvabilité/santé des compagnies aériennes, et à encourager la coopération entre les États, les exploitants d'aéroports et les associations industrielles sous la conduite de l'OACI.

27.3 Dans la note WP/140, la République de Corée a souligné l'absence d'une définition et d'un périmètre de l'industrie de l'aviation civile qui soient universellement acceptés, ce qui compromet la cohérence de la communication des données, de la mesure économique (y compris l'alignement sur le compte satellite de l'aviation) et de la planification des politiques. Faisant état des interprétations nationales divergentes — par exemple sur la question de la prise en compte de la construction des aéronefs — et de l'émergence de nouveaux domaines [par exemple, mobilité aérienne urbaine (UAM), aéronefs non habités et espace commercial], la note proposait un cadre de base/élargi aligné sur les normes statistiques internationales [classification internationale type, par industrie (CITI), classification centrale de produits (CPC), système de comptabilité nationale (SCN)] afin de renforcer la comparabilité et la coordination institutionnelle. Elle invitait l'Assemblée à lancer un processus dirigé par l'OACI, en collaboration avec la Division de statistique de l'ONU (UNSD) et les parties prenantes, visant à mettre au point une classification normalisée et d'en tenir compte dans les futures mises à jour du compte satellite de l'aviation et dans les orientations statistiques connexes de l'OACI.

27.4 La Commission a estimé que la proposition d'utiliser des récepteurs ADS-B basée sur SDR, dont fait état la note WP/142, était susceptible d'améliorer la précision statistique et les prévisions, et ce à un coût relativement faible. La Commission a recommandé que l'Assemblée soumette les propositions, présentées dans la note WP/142, aux groupes techniques et groupes de travail compétents de l'OACI, afin qu'ils puissent les examiner et les perfectionner.

27.5 La Commission a examiné la note WP/143, qui propose la création d'une cote de santé normalisée des compagnies aériennes afin de surveiller leur solidité sur les plans financier et opérationnel. Tout en prenant conscience des préoccupations que l'Inde a exprimées dans la note en question, la majorité des États n'était pas en faveur de la proposition, et ils ont noté que la supervision de la santé financière des compagnies aériennes était du ressort de l'État, que des outils efficaces existaient déjà et que le cadre proposé serait trop complexe. La Commission est donc convenue que la responsabilité de la surveillance de la viabilité financière des compagnies aériennes incombait aux autorités de chaque État, et elle n'a pas appuyé la proposition de créer un système de notation de la santé des compagnies aériennes sous la direction de l'OACI.

27.6 La Commission s'est félicitée des initiatives décrites dans la note WP/140 et a souligné l'importance d'établir une définition harmonisée du secteur de l'aviation civile et de sa portée. Elle s'est déclarée fortement favorable à l'élaboration d'une définition normalisée à l'échelle mondiale afin d'améliorer la comparabilité des données et de renforcer la planification des politiques. Un État a toutefois mentionné qu'une définition mondiale unique n'était peut-être ni nécessaire ni pratique, insistant sur la nécessité pour les États de conserver une certaine latitude dans la classification de leur secteur de l'aviation en fonction de leurs priorités. En réponse, le Secrétariat a informé la Commission que la Division des statistiques avait déjà entrepris des travaux connexes, lesquels tenaient particulièrement compte de cette latitude.

Questions diverses

27.7 Dans la note WP/484, coparrainée par le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Chili a mis en évidence le rôle vital du travail aérien dans les interventions en cas de catastrophe et les situations d'urgence, notant son apport au développement économique et à la sécurité du public. La note soulignait que des activités telles que la lutte contre les incendies, les évacuations médicales et la surveillance se heurtaient souvent à des obstacles réglementaires lorsqu'elles sont menées par-delà les frontières. Le Chili a présenté le protocole d'entente de 2023 de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) comme une initiative régionale réussie visant à faciliter les opérations de travail aérien à l'étranger en cas d'urgence. L'Assemblée a été invitée à prendre note de cette expérience et à envisager d'inclure des orientations ou des accords types dans le programme de travail de l'OACI afin de faciliter l'accès des exploitants étrangers aux marchés du travail aérien, en particulier en cas de besoin urgent.

27.8 Dans la note WP/405, Cuba a indiqué que la poursuite de l'imposition de mesures unilatérales et extraterritoriales, en particulier le blocus imposé par les États-Unis, a gravement entravé le développement économique et la viabilité de son secteur de l'aviation civile. Ces mesures, qui comprennent des restrictions sur l'acquisition d'aéronefs et les transactions financières ainsi qu'une limitation de l'accès aux plateformes de réunion/événement, ont été décrites comme des violations de la Convention de Chicago et du droit international. Cuba a demandé à l'Assemblée de reconnaître l'impact négatif de telles mesures et a prié instamment les États de s'abstenir de promulguer des lois qui portent atteinte à la souveraineté et

aux intérêts légitimes d'autres États, conformément aux principes de l'OACI et à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

27.9 Dans la note WP/136, l'Inde a souligné l'importance stratégique croissante des recettes non aéronautiques pour les aéroports, en particulier dans le contexte des partenariats public-privé et de la croissance rapide du trafic. La note faisait état des grandes tendances en matière d'accords non aéronautiques, de pratiques mondiales optimales en matière de génération de revenus non aéronautiques, ainsi que du point de vue et des priorités stratégiques de l'Inde. L'Inde a demandé à l'OACI d'élaborer des orientations et des clauses types pour les accords non aéronautiques, de promouvoir l'harmonisation des règlements et de soutenir les initiatives de renforcement des capacités ayant pour but d'améliorer la viabilité financière, l'innovation et les partenariats commerciaux équitables, conformément aux politiques économiques de l'OACI et à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

27.10 Dans la note d'information WP/248, révision n° 1, coparrainée par le Comité aéronautique inter-États (CAI), l'Iran (République islamique d') a souligné l'ampleur des incidences négatives des sanctions économiques unilatérales sur son secteur de l'aviation civile, soulignant que de telles mesures compromettent la sécurité, l'efficacité et la viabilité économique aux niveaux aussi bien mondial que national. La note décrit les contraintes qui affectent l'acquisition et la maintenance d'aéronefs, les transactions financières, les assurances, la continuité opérationnelle et la stabilité de la main-d'œuvre, qui sapent toutes les principes d'égalité, de coopération et de sécurité du transport aérien établis dans la Convention de Chicago. L'Iran a demandé à l'Assemblée d'exclure l'aviation civile du champ d'application des sanctions unilatérales, d'aider les États touchés au moyen d'un soutien technique et politique de l'OACI et de promouvoir la coopération internationale pour protéger l'aviation civile contre les perturbations causées par des sanctions unilatérales.

27.11 Dans la note d'information WP/277, l'Arabie saoudite a présenté les réformes récentes visant à renforcer l'environnement réglementaire économique de l'aviation civile dans l'État. La note portait sur la publication et la mise à jour des règlements régissant les aéroports, l'assistance en escale, le fret aérien, les services de transport aérien et la navigation aérienne, destinés à améliorer l'efficacité du marché, attirer les investissements et soutenir les objectifs nationaux conformément à la vision saoudienne à l'horizon 2030. Les mesures en question favorisent une concurrence loyale, la transparence et la qualité du service tout en créant des possibilités d'emploi et en augmentant l'efficacité et la valeur du marché. L'Arabie saoudite a mis l'accent sur l'adoption de principes clés, notamment l'engagement des parties prenantes, la mise en œuvre progressive pour assurer une transition en douceur, et la fourniture d'un modèle opérationnel et de principes directeurs destinés à favoriser l'efficacité de l'application.

27.12 La Commission a examiné la proposition présentée dans la note WP/484, qui soulignait l'importance de la contribution du travail aérien aux situations d'urgence et à la sécurité publique. Elle a pris note de l'initiative régionale visant à faciliter les opérations aériennes à l'étranger en cas d'urgence, ainsi que de la proposition de mettre au point des orientations ou des modèles d'accord de l'OACI pour permettre un accès rapide et coordonné dans de telles situations. Les États membres ont exprimé leur soutien général à cette initiative, étant conscients qu'elle pourrait aider à rendre la réglementation plus claire et à améliorer l'efficacité opérationnelle dans les situations d'urgence transfrontalières. En même temps, plusieurs États membres ont souligné la nécessité d'évaluer soigneusement les incidences juridiques et pratiques, compte tenu notamment du fait que ce type d'activité n'est pas normalement couvert par les accords sur les services aériens (ASA). Compte tenu de l'appui général et des questions soulevées, la Commission a recommandé que l'Assemblée demande au Conseil, avec l'aide de ses groupes techniques

compétents, d'étudier la possibilité d'élaborer des orientations générales ou des modèles d'accord à l'intention des États en vue de faciliter les opérations de travail aérien à l'étranger, en particulier dans les situations d'urgence.

27.13 La Commission a pris note des informations figurant dans la note WP/405. Certains États ont mis en garde contre l'application de mesures unilatérales, invoquant leur effet préjudiciable sur la capacité des États à développer leur aviation civile, comme le garantit la Convention de Chicago. Ils ont mis l'accent sur le rôle que joue l'OACI en tant que plateforme neutre pour favoriser un développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale, sur la base de l'égalité des chances. Un État a réaffirmé que l'OACI ne constituait pas le forum approprié pour discuter de sanctions. Il a également réaffirmé sa volonté de remplir ses obligations internationales de veiller à la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale et a rappelé les mesures qu'il a prises à cet effet. La Commission a noté que ces questions avaient été soulevées lors d'assemblées précédentes et a recommandé qu'elles soient portées à l'attention du Président du Conseil, dont les « bons offices » avaient déjà été sollicités sur ces questions par le passé.

27.14 La Commission a examiné la note WP/136 et a pris note de la proposition de l'OACI d'élaborer des orientations et des modèles de clause pour les accords non aéronautiques, de promouvoir l'harmonisation des réglementations et de soutenir les initiatives de renforcement des capacités afin de renforcer la viabilité financière et de favoriser l'équité dans les partenariats commerciaux. Si plusieurs États membres ont exprimé leur soutien à l'initiative, conscients de la nécessité de diversifier les modèles de revenus en raison de l'augmentation des partenariats public-privé et des structures de gestion aéroportuaire à l'échelle mondiale, la majorité des intervenants ont fait savoir clairement qu'ils avaient des réserves. Des préoccupations ont été soulevées au sujet du mandat de l'OACI en ce qui concerne les questions d'ordre commercial, la complexité de l'élaboration d'orientations pratiques et la nature distincte des activités non aéronautiques, pour lesquelles il vaudrait peut-être mieux prendre des approches différentes. Il a également été souligné que l'OACI disposait d'orientations sur les sources de revenus non aéronautiques et que tout travail futur devrait s'appuyer sur ce matériel existant. Compte tenu de la diversité des points de vue, la Commission a conclu qu'il serait nécessaire d'effectuer un examen plus approfondi avant que les travaux dans ce domaine ne soient entrepris officiellement, et a recommandé que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation et réexamine la question lorsqu'elle le jugera opportun.

27.15 La Commission a pris acte des notes WP/248 et WP/277.