



**SUPPLÉMENT AU RAPPORT ANNUEL 2024
DU CONSEIL À L'ASSEMBLÉE**

(janvier-juin 2025)

Table des matières

| | |
|--|--------------|
| 1. Nouveaux enjeux de l'aviation | 1 |
| 1.1 Réduction à zéro des émissions d'ici 2050 | 1 |
| 1.2 Nouvelles sources d'énergie plus propre pour le secteur de l'aviation | 1 |
| 1.3 Financement d'une énergie plus propre pour le secteur de l'aviation | 1 |
| 1.4 Préparation et réponse aux crises | 1 |
| 1.5 Gestion des événements de santé publique et mesures de facilitation connexes | 2 |
| 1.6 Innovation | 2 |
| 1.7 Égalité des sexes dans le secteur de l'aviation | 2 |
| 2. Progrès dans la réalisation des objectifs stratégiques | 3 |
| 2.1 Protection de l'environnement | 3 |
| 2.2 Sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne | 3 |
| 2.3 Sûreté et facilitation | 4 |
| 2.3.1 Sûreté et cybersécurité | 4 |
| 2.3.2 Facilitation | 4 |
| 2.4 Développement économique du transport aérien | 5 |
| 2.5 État de droit | 5 |
| 2.5.1 Solution des différends | 6 |
| 2.5.2 Faits nouveaux concernant les traités | 7 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 3. | Soutien à la mise en œuvre et initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> | 8 |
| 3.1 | Amendements des Annexes et des PANS, manuels et circulaires, et outils | 8 |
| 3.1.1 | Amendements des Annexes et des PANS adoptés/approuvés depuis le début de 2025 | 8 |
| 3.1.2 | Manuels et circulaires (y compris les versions préliminaires, non éditées) | 10 |
| 3.1.3 | Coopération régionale | 11 |
| 3.2 | Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI | 11 |
| 3.3 | Réalisations des groupes régionaux | 12 |
| 3.4 | Développement des ressources humaines | 13 |
| 3.5 | Soutien à la mise en œuvre | 14 |
| 3.6 | Partenariats avec des organismes internationaux et soutien de l'OACI au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 | 15 |
| 3.7 | Promotion et sensibilisation du public | 15 |
| 4. | Stratégies de soutien | 17 |
| 4.1 | Gouvernance et responsabilité | 17 |
| 4.2 | Planification stratégique | 17 |
| 4.3 | Gestion axée sur les résultats | 17 |
| 4.4 | Objectif de transformation | 17 |
| 4.5 | Services juridiques et relations extérieures | 18 |
| 4.6 | Continuité des activités et services de conférence hybrides | 18 |
| 4.7 | Gestion des ressources humaines | 18 |
| 4.8 | Déontologie | 19 |
| 4.9 | Sécurité de l'information | 19 |
| 4.10 | Services linguistiques et multilinguisme | 19 |
| 4.11 | Technologies de l'information et des communications | 20 |
| 4.12 | Acquisitions | 20 |
| | EXAMEN DES MESURES PRISES JUSQU'AU 30 JUIN 2025 CONCERNANT LES RÉOLUTIONS DE LA 41^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE | 21 |

1. NOUVEAUX ENJEUX DE L'AVIATION

1.1 Réduction à zéro des émissions d'ici 2050

1.1.1 L'OACI ne cesse d'intensifier ses efforts de sensibilisation et de renforcement des capacités afin de faire progresser la décarbonation de l'aviation en vue de réduire à zéro les émissions d'ici 2050. La Semaine OACI du climat et de l'aviation 2025 s'est tenue sous le thème « Cap sur le ciel : Réaliser l'avenir durable de l'aviation » du 2 au 4 juin 2025, à Montréal. L'OACI voulait ainsi faire connaître les progrès réalisés en matière environnementale avant la 42^e session de l'Assemblée.

1.1.2 En mars 2025, 150 États représentant plus de 99 % du trafic aérien international avaient présenté leur plan d'action national.

1.1.3 L'OACI a suivi de près les discussions et les négociations sur le financement de l'action climatique, exhortant les États membres et les parties prenantes à faire part de leurs préoccupations concernant les propositions d'organismes externes visant à faire de l'aviation internationale une source potentielle de recettes fiscales en vue de mobiliser des ressources pour d'autres secteurs. La lettre aux États ENV 1/1 – 25/39 d'avril 2025, ainsi que les documents d'information sur l'initiative « Uniting Aviation » et le site web du CORSIA, permettent de situer l'imposition de l'aviation dans un contexte historique.

1.2 Nouvelles sources d'énergie plus propre pour le secteur de l'aviation

Le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables (Programme ACT-SAF) s'est élargi ; le nombre d'adhérents s'établissant désormais à 106 États et à 123 organisations partenaires, qui sont répertoriés sur le site web du programme. Dix-huit séances de formation de la série ACT-SAF ont permis d'assurer une formation complète sur des thèmes liés aux carburants d'aviation durables. Vingt-deux études de faisabilité et études de mise en œuvre des activités sont en cours ou ont été planifiées.

1.3 Financement d'une énergie plus propre pour le secteur de l'aviation

1.3.1 Les travaux sur le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI se poursuivent. Mentionnons notamment la conclusion d'un accord entre l'OACI et l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA) visant à créer un module Finvest Hub pour la plate-forme de financement accéléré de la transition énergétique (ETAF) de l'IRENA.

1.3.2 S'agissant de l'établissement d'une initiative ou d'un mécanisme de financement de l'action climatique sous l'égide de l'OACI, le Conseil a examiné les conclusions d'une étude réalisée par un cabinet de conseil tiers à sa 234^e session et poursuivra l'examen du rapport à la 42^e session de l'Assemblée.

1.4 Préparation et réponse aux crises

1.4.1 L'élaboration d'un cadre mondial pour la préparation et la réponse aux crises couvrant tous les aspects des crises et des situations d'urgence s'est poursuivie au cours des cinq premiers mois de 2025.

L'OACI a fait la promotion des efforts qu'elle a déployés à cet égard dans des forums régionaux et mondiaux, notamment le quatrième Forum « Pour un ciel plus sûr », tenu à Marrakech, au Maroc.

1.4.2 Au moment de la rédaction du présent supplément, plus de 15 perturbations de l'espace aérien s'étaient produites. Ces perturbations ont été causées par divers événements imprévus, notamment des conflits armés, des tremblements de terre, des défaillances techniques et des troubles politiques, qui ont nécessité la création de nombreuses équipes de coordination des mesures d'exception (CCT). Certaines de ces équipes sont intervenues dans plusieurs régions de l'OACI et cela, pendant de longues périodes.

1.4.3 Dans la foulée de la réussite des interventions menées par les CCT et sur la base de la recommandation 1.1/2 de la quatorzième Conférence de navigation aérienne, un cadre régional harmonisé de gestion de la circulation aérienne (ATM) en cas d'urgence est en cours d'élaboration en vue de son intégration dans le cadre mondial de gestion des crises.

1.5 Gestion des événements de santé publique et mesures de facilitation connexes

Les participants du Forum régional OACI 2025 sur la facilitation), tenu au Cameroun (mars 2025), et de la Conférence sur la facilitation, tenue à Doha, au Qatar (avril 2025), ont pu bénéficier des compétences du CAPSCA en matière de santé publique. Les États membres ont été exhortés à appuyer les activités du CAPSCA au titre de la Déclaration de Doha, qui a été approuvée par les ministres à la Conférence sur la facilitation.

1.6 Innovation

Le Conseil a approuvé la Politique de l'OACI en matière d'innovation en mars 2025 (C-DEC 234/6), une décision qui constitue un jalon important dans la mise en œuvre de la résolution A40-27 de l'Assemblée *Innovation en aviation*. Le Conseil (C-DEC 234/12) a également approuvé les recommandations adoptées à la cinquième réunion du Forum consultatif de l'industrie.

1.7 Égalité des sexes dans le secteur de l'aviation

1.7.1 Depuis le début de 2025, le Réseau mondial des coordonnateurs pour les questions relatives à l'égalité des sexes s'est élargi, comptant désormais 105 États membres, qui poursuivent le dialogue dans le cadre de réunions périodiques et qui sont informés par des bulletins. Un document d'orientation conjoint de l'OACI et d'ONU Femmes intitulé « Gender Analysis in Technical Sectors: Aviation » a été élaboré et pourra être publié avant l'Assemblée.

1.7.2 Le 7 mars 2025, l'OACI a célébré la Journée internationale de la femme sous le thème « Only Up: For ALL Women and Girls in Aviation » (pour toutes les femmes et les filles en aviation : toujours plus haut). L'activité a été ponctuée par un dialogue de haut niveau entre des représentants du Conseil, des membres du Secrétariat et des parties prenantes du secteur.

2. PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2.1 Protection de l'environnement

2.1.1 *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*

2.1.1.1 Les partenariats de parrainage du CORSIA ont pris de l'ampleur et concernent actuellement plus de 130 États offrant un appui et États demandeurs. Le Secrétariat de l'OACI a organisé des séances annuelles de formation des formateurs à l'intention des spécialistes des États offrant un appui en mars 2025.

2.1.1.2 Trois autres cours sur le CORSIA sont en préparation.

2.1.1.3 Le Conseil analysera les contributions techniques et les analyses relatives au CORSIA du CAEP en vue de l'examen périodique annuel de juin 2025, et préparera son rapport pour la 42^e Assemblée.

2.1.2 *Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP)*

2.1.2.1 À sa treizième réunion (17-28 février 2025), le CAEP a formulé 31 recommandations pour la protection de l'environnement en aviation, qui seront examinées par le Conseil à sa 235^e session.

2.1.2.2 Ces recommandations portent notamment sur les tendances mondiales actualisées en matière d'environnement concernant le bruit, les émissions de gaz à effet de serre et les émissions des aéronefs ayant une incidence sur la qualité de l'air locale ; les normes relatives au bruit et aux émissions de CO₂ fondées sur le principe de la rigueur duale intégrée ; les normes de certification acoustique pour les avions supersoniques ; les normes relatives aux carburants admissibles CORSIA ; le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) du CORSIA ; et les activités aéroportuaires et opérationnelles.

2.1.2.3 Il a également été recommandé que la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG soit utilisée pour l'évaluation des résultats obtenus et des progrès réalisés par l'aviation internationale eu égard aux objectifs de réduction des émissions.

2.1.3 *Coopération avec les Nations Unies*

2.1.3.1 Le plan de mise en œuvre de la Décennie des Nations Unies pour les transports durables sera lancé le 26 novembre 2025, dans le cadre de la Journée mondiale des transports durables. À cette occasion, l'OACI présentera les vues du secteur de l'aviation.

2.1.3.2 Le PNUE poursuit les négociations en vue de l'élaboration d'un instrument international juridiquement contraignant sur la pollution par les plastiques, dont l'évolution est suivie de près par l'OACI.

2.1.3.3 L'OACI continue de participer activement aux processus de la CCNUCC, en particulier en ce qui concerne les marchés internationaux du carbone et le financement de l'action climatique, en vue de la COP30, qui se tiendra à Belém, au Brésil, du 10 au 21 novembre 2025.

2.2 Sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne

2.2.1 À la suite de plusieurs accidents d'aviation graves intervenus fin 2024 et début 2025, l'OACI a mis en exergue la nécessité de mener des enquêtes approfondies et de communiquer de manière transparente avec le public, exhortant les États membres à publier des rapports intérimaires. Deux

événements importants ont permis de répondre à ces préoccupations : la Conférence sur la facilitation (Qatar), qui était axée sur la prise en charge des victimes et de leurs familles, et le sixième Forum sur les enquêtes sur les accidents (Singapour), qui portait sur les aspects techniques des enquêtes.

2.2.2 L'OACI a continué de promouvoir la défense du spectre nécessaire à la sécurité de l'aviation et de lutter contre le brouillage du GNSS, le Conseil mobilisant les parties prenantes pour atténuer les risques et protéger l'aviation civile.

2.2.3 Les travaux se sont poursuivis sur les amendements des Annexes de l'OACI, en particulier l'Annexe 10 – *Télécommunications aéronautiques*, l'Annexe 14 – *Aérodromes* et l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*.

2.3 Sûreté et facilitation

2.3.1 Sûreté et cybersécurité

2.3.1.1 De nouveaux éléments indicatifs ont été approuvés. Mentionnons notamment le *Manuel de l'OACI sur la formation en matière de sûreté de l'aviation* (Doc 10207) et les éléments indicatifs concernant la protection du fret sécurisé et la mise au rebut du matériel d'inspection-filtrage.

2.3.1.2 Les séminaires régionaux sur la cybersécurité de l'aviation se sont poursuivis, trois séances ayant été tenues en janvier et en mai 2025 dans les régions APAC, EUR/NAT et NACC/SAM. Le document *Global Cyber Risk Considerations* [Considérations relatives aux cyberrisques dans le monde] (Doc 10213 – Diffusion restreinte) devrait être publié en septembre 2025. En tant que membre du Pacte mondial de coordination contre le terrorisme, l'OACI a participé aux travaux des groupes de travail sur la gestion des frontières et l'application de la loi, contribuant aux discussions sur les systèmes d'aéronef non habité (UAS), la cybersécurité, la biométrie et la mise en œuvre de la résolution 2370 du Conseil de sécurité.

2.3.2 Facilitation

2.3.2.1 L'OACI a continué d'élaborer le nouveau cours sur la gestion de la facilitation du transport aérien.

2.3.2.2 L'Année de la facilitation (FAL2024) avait été suivie de plusieurs manifestations importantes au moment de la rédaction du présent supplément :

- le forum régional tenu à Yaoundé (mars 2025) ;
- le forum pour la région Asie-Pacifique tenu à Oulan-Bator (juillet 2025) ;
- la Conférence sur la facilitation tenue à Doha (avril 2025), qui s'est terminée par l'adoption de la déclaration de Doha.

2.3.2.3 Le contrat pour le nouveau système du Répertoire OACI de clés publiques (RCP) a été signé en mars 2025, et le programme d'accompagnement individuel sur la qualité des données du RCP a eu cours au début de 2025.

2.3.2.4 L'OACI reste un partenaire du Programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes, appuyant le renforcement de la capacité des États membres à utiliser les données RPCV et PNR.

2.4 Développement économique du transport aérien

2.4.1 L'OACI a fait progresser la libéralisation du transport aérien en envoyant aux États la lettre EC 2/16.8 – 25/10, qui les a sondés sur les obstacles à l'accès au marché et les investissements étrangers dans les compagnies aériennes. Les données recueillies serviront de fondement aux travaux du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) sur le projet de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes et seront utilisées par le Groupe restreint du Conseil sur le développement économique du transport aérien.

2.4.2 L'ATRP s'est employé essentiellement à réviser le modèle d'accord sur les services aériens, à interpréter l'article 15 de la Convention de Chicago, à assurer un suivi des modifications à apporter à la réglementation économique pour l'exploitation des UAS, et à planifier la septième Conférence mondiale de transport aérien (2026).

2.4.3 À la dixième réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (mars 2025), il a été convenu de réaliser des enquêtes sur la supervision économique des aéroports appartenant à des entités transnationales, le financement des fonctions de supervision et la mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière de redevances.

2.4.4 En outre, les Groupes d'experts ont poursuivi les travaux sur la clarification de l'article 15, le recouvrement des coûts des services météorologiques, et les orientations concernant le recouvrement des coûts des lancements d'UAS et des vols spatiaux commerciaux.

2.4.5 À l'occasion du premier Sommet mondial de l'OACI sur le fret aérien (avril 2025), 600 personnes provenant de 80 États se sont réunies afin d'aborder les nouveaux enjeux dans le développement des services de fret aérien, plus précisément en ce qui concerne la sécurité, la sûreté et la durabilité.

2.4.6 Des accords ont été signés pour les manifestations suivantes :

- La deuxième Conférence ministérielle OACI-ONU Tourisme sur le tourisme et le transport aérien en Afrique (Luanda, Angola, juillet 2025) ;
- Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN2025) (Punta Cana, République dominicaine, novembre 2025).

2.4.7 L'OACI a lancé la version française de son cinquième cours en ligne en apprentissage autonome sur l'économie du transport aérien, axé sur la réglementation économique du fret aérien.

2.5 État de droit

2.5.1 Le 7 mai 2025, le Comité juridique a désigné un rapporteur et l'a chargé d'examiner, d'ici au 31 août 2025, le rôle de la Commission technique internationale des explosifs dans le cadre de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection.

2.5.2 Le Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) a poursuivi ses travaux dans le cadre de nombreuses réunions de ses sous-groupes. Le Sous-groupe de la responsabilité et de la sûreté (LSSG) s'est penché sur l'applicabilité de chacun des instruments internationaux à l'exploitation des aéronefs sans pilote et s'est réuni en ligne à cinq reprises entre février et mai 2025 afin de réaliser cet examen. Le Sous-groupe de la Convention de Chicago (CCSG) a poursuivi son examen de l'interprétation et de l'application de certains aspects déterminants de la Convention en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs sans pilote, en mettant l'accent sur l'exploitation en haute mer et sur la nécessité d'une terminologie cohérente.

2.5.3 Le CSSG s'est réuni en ligne à deux reprises en mai. Les deux sous-groupes ont présenté leurs rapports à la quatrième réunion du SSG-LIPA, qui s'est tenue à Montréal les 3 et 4 juin 2025.

2.5.4 L'OACI a envoyé une lettre aux États le 1^{er} mai 2025 à propos de la troisième Cérémonie des traités de l'OACI lors de la 42^e session de l'Assemblée, afin de promouvoir la ratification des traités multilatéraux de droit aérien.

2.5.5 Une enquête juridique sur l'application par les États des instruments internationaux de droit aérien relatifs à la cybersécurité a été lancée au deuxième trimestre de 2025, à l'appui de la stratégie de l'OACI en matière de cybersécurité.

2.5.6 Le Conseil a approuvé l'ajout du point « Transport aérien international et lois de protection des données » au programme des travaux du Comité juridique. Un groupe d'étude du Secrétariat avait été créé pour étudier les interactions entre le transport aérien international et les lois de protection des données en vue de proposer des manières de faciliter la compréhension et la sensibilisation chez les États membres et de faire progresser les travaux dans ce domaine. Il avait été reconnu que la question allait au-delà du secteur du transport aérien et que l'établissement de lois et de politiques sur la protection des données était toujours du ressort des États. Le mandat du SSG-DPL a été établi et une lettre (LE 4/80-IND/25/2) a été envoyée à certains États et organisations afin qu'ils désignent des experts. La première réunion du SSG-DPL s'est tenue à Montréal les 5 et 6 juin 2025.

Solution des différends

2.5.7 Brésil et États-Unis (2016)

Aucune autre mesure n'a été prise ; l'affaire reste en instance.

2.5.8 Requête A : Qatar et Bahreïn, Égypte, Arabie saoudite et Émirats arabes unis (2017)

2.5.9 Requête B : Qatar et Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis (2017)

Aucune autre mesure n'a été prise ; les requêtes contre Bahreïn et les Émirats arabes unis restent en instance.

2.5.10 Australie et Royaume des Pays-Bas et Fédération de Russie (2022)

À la première séance de sa 234^e session (7 février 2025), le Conseil a déclaré que l'examen préliminaire était terminé et a invité les parties à présenter leurs conclusions, comme le prévoit l'article 12 du Règlement pour la solution des différends. À sa 235^e session, le Conseil a entamé les délibérations en vue de rendre sa décision sur le fond de l'affaire, conformément à l'article 15 du Règlement. À la troisième séance de sa 235^e session (12 mai 2025), le Conseil a décidé que la requête portée devant lui par l'Australie et les Pays-Bas contre la Fédération de Russie était fondée en fait et en droit, c'est-à-dire que la destruction du

vol MH17 intervenue le 17 juillet 2014 constituait un non-respect des obligations de la Fédération de Russie au titre de l'article 3 bis de la Convention de Chicago. À la quatrième séance de sa 235^e session (21 mai 2025), le Conseil a décidé que les parties devaient immédiatement engager des négociations de bonne foi pour résoudre avec célérité la question d'une réparation intégrale pour le non-respect des obligations de la Fédération de Russie au titre de l'article 3 bis de la Convention de Chicago, et examiner des formes adéquates de réparation ainsi que les autres conséquences juridiques découlant de cette violation.

2.5.11 Fédération de Russie et 37 États membres (2023)

Le 7 juin 2024, les 37 défendeurs avaient tous déposé leurs exposés des exceptions préliminaires. Les mémoires ci-après ont ensuite été déposés : réplique du demandeur aux exposés des exceptions préliminaires (27 décembre 2024) ; et dupliques en réponse à la réplique du demandeur, présentées par les 37 défendeurs (entre le 17 et le 31 mars 2025). Le Conseil a invité le demandeur à déposer ses conclusions concernant les exceptions préliminaires en temps voulu. Le Conseil examinera les exceptions préliminaires en temps voulu.

2.5.12 Canada, Suède, Royaume-Uni et Ukraine et Iran (République islamique d') (2024)

Le 4 juin 2024, le défendeur a soulevé une exception préliminaire. À la cinquième séance de sa 234^e session (17 mars 2025), le Conseil a décidé de ne pas l'accepter. Le 17 avril 2025, l'OACI a été informée du fait que le Gouvernement de la République islamique d'Iran avait interjeté appel devant la Cour internationale de justice (CIJ) de la décision rendue le 17 mars 2025 par le Conseil dans l'affaire susmentionnée. En vertu de l'article 86 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, « les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel ». Par conséquent, la décision prise par le Conseil le 17 mars 2025 a été suspendue à compter du 17 avril 2025 et jusqu'à ce que la CIJ statue sur l'appel.

2.5.13 Venezuela (République bolivarienne du) et Argentine (2024)

Le 22 juillet 2024, le défendeur a soulevé une exception préliminaire. À la dixième séance de sa 234^e session (le 25 mars 2025), le Conseil a décidé de l'accepter. Les parties ont également été invitées à continuer de chercher à régler par la négociation les questions en suspens qui font l'objet d'un différend entre elles et, à cette fin, le Président du Conseil a été invité à offrir ses bons offices pour des consultations.

Faits nouveaux concernant les traités

2.5.14 Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

La Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) s'est réunie en mars 2025 pour examiner les modifications proposées au *Règlement et règles de procédure du Registre international* (Doc 9864). Les modifications, telles que révisées et recommandées par la CESAIR, seront examinées par le Conseil à sa 235^e session en juin 2025. Le 15 mai 2025, les instruments du Cap comptaient 86 parties.

3. SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE ET INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ

3.1. Amendements des Annexes et des PANS, manuels et circulaires, et outils

3.1.1 Amendements des Annexes et des PANS adoptés/approuvés depuis le début de 2025

Annexe 3 – Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, Amendement n° 82 (Lettre aux États AN 10/1.1-25/24)

L'Amendement n° 82 concerne : l'Annexe 3 restructurée, le service de renseignements sur la météorologie de l'espace, les informations quantitatives sur les cendres volcaniques et la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW), le modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM), le système mondial de prévisions de zone (SMPZ), l'amélioration de la définition de l'administration météorologique et l'introduction d'une nouvelle définition du terme « fournisseur d'assistance météorologique » ; et les informations quantitatives sur les cendres volcaniques en date du 26 novembre 2026.

Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs

Partie I – Aviation de transport commercial international – Avions, Amendement n° 50 (Lettre aux États AN 11/1.3.37-25/22)

Partie II – Aviation générale internationale – Avions, Amendement n° 42 (Lettre aux États AN 11/6.3.35-25/34)

Partie III – Vols internationaux d'hélicoptères, Amendement n° 26 (Lettre aux États AN 11/32.3.18-25/35)

Ces amendements corrélatifs harmonisent les renvois aux nouvelles *Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie* (Doc 10157) (à paraître).

Annexe 10 – Télécommunications aéronautiques

Volume I – Aides radio à la navigation, Amendement n° 94 (Lettre aux États AN 7/62.2.4-25/31)

Volume II – Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne, Amendement n° 94 (Lettre aux États AN 7/63.2.5-25/37)

Volume III – Systèmes de télécommunication, Amendement n° 93 (Lettre aux États AN 7/64.2.4-25/25)

Volume V – Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques, Amendement n° 91 (Lettre aux États AN 7/66.2.2-25/21)

Ces amendements concernent :

- a) le contrôle autonome avancé de l'intégrité par le récepteur (ARAIM), le système mondial de localisation (GPS), le système Galileo, le système de renforcement satellitaire (SBAS), le système de renforcement au sol (GBAS), le dispositif de mesure de distance (DME), ainsi que la planification de l'assignation et l'utilisation des fréquences du système d'atterrissage

aux instruments (ILS), du radiophare omnidirectionnel VHF (VOR), du DME et du GBAS (Annexe 10, volume I) ;

- b) les mises à jour des spécifications du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN)/suite de protocoles Internet (IPS), et le service de renseignements sur la météorologie de l'espace (Annexe 10, volume II) ;
- c) les mises à jour des spécifications du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) utilisant la suite de protocoles Internet (IPS) eu égard à la mobilité IPS sur des médias multiples, à la dénomination et à l'adressage, à la sécurité de la suite IPS, à la qualité du service, à la gestion du système et à des aspects concernant la transition en général (Annexe 10, volume III) ;
- d) l'introduction de nouvelles définitions et normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux communications sans fil entre équipements d'avionique (WAIC) ; et l'actualisation des renvois aux éléments indicatifs et à des dispositions en partie obsolètes relatives à l'utilisation du spectre de fréquences pour le système d'atterrissage aux instruments (ILS), le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR), le dispositif de mesure de distance (DME) et le système de renforcement au sol (GBAS) (Annexe 10, volume V).

Annexe 11 – Services de la circulation aérienne, Amendement n° 54
(Lettre aux États AN 13/13.1-25/26)

L'Amendement n° 54 est un amendement corrélatif qui concerne l'amélioration de la définition de l'administration météorologique, l'inclusion d'une nouvelle définition du terme « fournisseur d'assistance météorologique » et l'harmonisation des renvois avec les nouvelles *Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie* (Doc 10157) (à paraître).

Annexe 14 – Aérodrômes

Volume I – Conception et exploitation technique des aérodrômes, Amendement n° 18
(Lettre aux États AN 4/1.2.31-25/23)

Volume II – Hélistations, Amendement n° 10 (Lettre aux États AN 4/16.11-25/28)

Ces amendements concernent :

- a) la largeur de bande requise pour les pistes du chiffre de code 3 ; les panneaux indicateurs de longueur de piste restante (RDRS) ; l'harmonisation des spécifications en matière de balisage lumineux d'aérodrome pour les opérations de catégorie II ; l'intensité moyenne du faisceau principal des feux de piste ; les marques de seuil ; le balisage lumineux de piste fermée ; les panneaux de zone inutilisable ; et le service de gestion de l'aire de trafic (Annexe 14, volume I) ;
- b) les services d'assistance en escale à compter du 26 novembre 2026 (Annexe 14, volume I) ;
- c) les surfaces de limitation d'obstacles à compter du 21 novembre 2030 (Annexe 14, volume I) ;
- d) la certification et le système de gestion de la sécurité (SGS) des hélistations, les surfaces de limitation d'obstacles et les aides visuelles (dispositifs lumineux) d'hélistation (Annexe 14, volume II).

**Annexe 15 – Services d'information aéronautique, Amendement n° 44
(Lettre aux États AN 2/2.9-25/27)**

L'Amendement n° 44, un amendement corrélatif, porte sur le développement des services de renseignements sur la météorologie de l'espace.

Doc 4444, Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien, Amendement n° 13 (Lettre aux États AN 13/2.1-25/15)

L'Amendement n° 13, un amendement corrélatif, concerne l'inclusion d'une nouvelle définition pour le terme « fournisseur d'assistance météorologique » et l'harmonisation des renvois avec l'Annexe 3 restructurée – *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* et les nouvelles *Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie* (Doc 10157) (à paraître).

Doc 8400, Procédures pour les services de navigation aérienne – Abréviations et codes de l'OACI, Amendement n° 35 (Lettre aux États AN 2/12-25/16)

L'Amendement n° 35 est un amendement corrélatif qui vise à actualiser les renvois à la suite de la restructuration de l'Annexe 3 – *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* et de l'introduction des *Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie* PANS-MET, Doc 10157) (à paraître).

Doc 9981, Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodrômes, Amendement n° 5 (Lettre aux États AN 4/27-25/29)

L'Amendement n° 5 concerne les aides visuelles et les surfaces de limitation d'obstacles à compter du 21 novembre 2030.

Doc 10066, Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique, Amendement n° 4 (Lettre aux États AN 2/33-25/30)

L'Amendement n° 4, un amendement corrélatif, concerne l'amélioration de la définition de l'administration météorologique.

Doc 10157, Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie, première édition (Lettre aux États AN 10/25.2-25/36) (à paraître)

La première édition des PANS-MET porte sur l'Annexe 3 restructurée, le service de renseignements sur la météorologie de l'espace, les informations quantitatives sur les cendres volcaniques et la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW), le modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM), et le système mondial de prévisions de zone (SMPZ), une définition améliorée de l'administration météorologique, et l'introduction d'une nouvelle définition pour le terme « fournisseur d'assistance météorologique ».

3.1.2 Manuels et circulaires (y compris les versions préliminaires, non éditées)

Cir 362, *Lignes directrices pour la lutte contre la traite des personnes dans la chaîne d'approvisionnement des exploitants aériens*

Cir 364, *Conception et exploitation technique des hydroaérodrômes*

Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement*, édition n° 195

Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*, édition n° 211

Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques*, édition n° 212

Doc 9718, *Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique*, volume II – *Critères de planification des assignations de fréquence pour les systèmes de radiocommunication et de navigation aéronautiques*, deuxième édition, 2022, Amendement n° 1

Doc 9766, *Manuel de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW) – Procédures opérationnelles et liste des points de contact*

Doc 9849, *Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS)*

Doc 10039, *Manuel sur le concept de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)*

Doc 10165, *Manuel sur le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique*

3.1.3 Coopération régionale

L'OACI a continué de renforcer la coopération régionale en matière de sécurité aérienne, notamment avec les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), par le biais de plates-formes coopératives, de partenariats et d'un appui à la mise en œuvre.

3.2 Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI

3.2.1 Du 1^{er} janvier au 31 mai 2025, sept activités USOAP-CMA ont été menées, soit :

- Trois audits ;
- Deux missions de validation coordonnées de l'OACI ;
- Une activité de validation hors site ;
- Un atelier.

Deux audits ont été reportés et une préoccupation significative de sécurité a été exprimée.

3.2.2 Au cours de la même période de référence, 14 activités USAP-CMA ont été menées, soit :

- 12 audits ;
- Une mission de validation ;
- Un séminaire USAP-CMA.

Sept audits USAP-CMA ont été reportés.

3.2.3 L'amélioration constante de l'USAP-CMA a été facilitée par le groupe d'étude du Secrétariat, qui a tenu sa dernière réunion le 28 avril 2025.

3.3 Réalisations des groupes régionaux

3.3.1 Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont renforcé leurs initiatives de coordination en prenant des décisions fondées sur des données, en améliorant la gestion des indicateurs de performance clés et en harmonisant les plans nationaux et régionaux avec les cadres mondiaux.

Ces groupes ont apporté des améliorations tangibles dans trois domaines clés :

3.3.2 *Navigation aérienne*

3.3.2.1 Les PIRG ont amélioré les systèmes régionaux de navigation aérienne par le biais de cadres de collaboration en encourageant la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et en améliorant la gestion des courants de trafic aérien (ATFM).

3.3.2.2 Les initiatives ont donné la priorité à l'augmentation de l'efficacité et au renforcement des capacités, favorisant l'harmonisation interrégionale avec le Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

3.3.2.3 Parmi les réalisations importantes, on peut citer l'intégration des technologies numériques ou de gestion à distance du contrôle d'aérodrome, l'optimisation des infrastructures de réseau et les progrès réalisés dans la coordination régionale de la circulation aérienne.

3.3.2.4 Un projet de mobilité visant à favoriser l'harmonisation entre les bureaux régionaux a été réalisé afin qu'une analyse comparative des progrès accomplis par chaque PIRG dans la mise en œuvre des plans mondiaux, régionaux et nationaux de navigation aérienne soit effectuée.

3.3.3 *Sécurité*

3.3.3.1 Les RASG ont contribué à accroître la sécurité de l'aviation dans l'ensemble des régions par un renforcement ciblé des capacités, la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et un meilleur suivi des performances de sécurité. S'appuyant sur des cadres de collaboration, ces groupes se sont attachés à harmoniser les plans régionaux de sécurité avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

3.3.3.2 Ils se sont notamment employés à promouvoir des programmes nationaux de sécurité (PNS) efficaces, à optimiser les processus d'analyse des données sur la sécurité et à renforcer les mécanismes de surveillance afin de relever les nouveaux défis en matière de sécurité. La coordination interrégionale et une formation normalisée ont joué un rôle essentiel dans la promotion d'une culture de la sécurité cohérente.

3.3.4 *Sûreté et facilitation*

3.3.4.1 Les initiatives visaient essentiellement à renforcer les cadres de sécurité, à accroître la conformité avec les Annexes 17 et 9 de l'OACI et à harmoniser les stratégies nationales avec le GASep et les feuilles de route régionales du SECFAL.

3.3.4.2 La collaboration avec les États et les parties prenantes a facilité l'élaboration d'activités de renforcement des capacités sur mesure, qui étaient axées sur les nouveaux enjeux tels que la cybersécurité, les cadres de contrôle unique de sûreté et la facilitation transfrontières.

3.3.4.3 Le renforcement des mécanismes de surveillance, les évaluations des risques et la recherche de solutions intégrées de sûreté ont contribué à accroître la résilience et l'harmonisation avec les priorités mondiales en matière de sûreté de l'aviation.

3.4 Développement des ressources humaines

3.4.1 Formation mondiale en aviation

3.4.1.1 Le programme TRAINAIR PLUS (TPP) compte cinq nouveaux membres provenant de quatre États.

3.4.1.2 Dans le cadre de ce programme, cinq missions de vérification de la conformité et d'initiation et trois évaluations d'organismes de formation ont été réalisées pour appuyer la mise en œuvre des exigences de l'OACI en matière de formation en aviation.

3.4.1.3 Cinq malles pédagogiques OACI (ITP), une mallette élaborée par un membre (M-ITP), six malles pédagogiques normalisées, deux malles pédagogiques en partenariat, et un programme groupé ont été élaborés par l'OACI et les membres et partenaires du TPP pendant la période de référence.

3.4.1.4 Au total, 2 872 personnes originaires de toutes les régions de l'OACI ont bénéficié de cours reconnus par l'Organisation.

3.4.1.5 En outre, 147 bourses de formation ont été attribuées, dont 77 dans le cadre du Programme de formation destiné aux pays en développement au titre de protocoles d'accord conclus avec l'Indonésie, le Qatar, la République de Corée et Singapour.

3.4.1.6 Au 30 mai 2025, 82 professionnelles provenant de 82 États Membres avaient bénéficié du programme pour l'égalité des sexes mis de l'avant par l'OACI et les Émirats arabes unis, intitulé « LIBÉRER L'EXCELLENCE DE L'AVIATION : 193 ÉTATS MEMBRES POUR L'AUTONOMISATION DES FEMMES ».

3.4.1.7 En ce qui concerne la formation à la sûreté de l'aviation, le Secrétariat a réalisé 12 activités mondiales de formation sur le Mécanisme de sûreté de l'aviation (AVSEC) parrainées par l'OACI dans le cadre du réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation, qui ont bénéficié à 185 spécialistes de l'AVSEC de 47 États Membres. À ces activités parrainées s'ajoutent 18 activités d'assistance en matière de sûreté de l'aviation appuyées par le siège de l'OACI.

3.4.2 NGAP et développement des talents dans le secteur de l'aviation

3.4.2.1 L'OACI a collaboré avec les partenaires concernés afin de renforcer la formation dans les métiers de l'aviation, en mettant l'accent sur la réduction des écarts entre les programmes universitaires et les attentes du secteur.

3.4.2.2 À l'appui de ces efforts, le premier atelier organisé par l'OACI à l'intention des universités offrant des programmes d'études en aéronautique, qui a eu lieu en avril 2025 à l'Universidad Politécnica de Madrid, a permis d'amorcer une discussion sur l'amélioration et l'harmonisation des programmes offerts par les établissements d'enseignement et a ouvert la voie à la création d'un programme mondial de formation en aéronautique. L'OACI a également élaboré des cours de formation liés au NGAP, y compris sur les compétences non techniques essentielles pour le NGAP et sur le mentorat en partenariat avec Eurocontrol.

3.4.2.3 La collaboration constante avec le Groupe d'experts sur l'aviation et l'espace aérien à l'échelle mondiale (GAAST) est de nouveau venue appuyer la coordination internationale, la coopération intersectorielle et l'harmonisation entre les systèmes d'enseignement, les prestataires de formation et les besoins du secteur. Le GAAST a entrepris d'élaborer un référentiel en ligne consacré aux meilleures pratiques, qui sera partagé avec l'OACI afin que toutes les parties prenantes de l'aviation puissent y avoir accès.

3.4.2.4 Tous les bureaux régionaux se sont activement employés à organiser des ateliers, des manifestations parallèles et des séminaires afin de promouvoir les questions liées au NGAP, de renforcer le développement de la main-d'œuvre dans le secteur de l'aviation dans leurs régions respectives et d'effectuer de la sensibilisation au niveau mondial.

3.4.2.5 La préparation du Sommet 2025 sur le NGAP, qui se tiendra à Durban (Afrique du Sud) du 12 au 14 août 2025 se poursuit. Les participants se pencheront sur les goulets d'étranglement, les enseignements tirés et les mesures concrètes à prendre pour transformer l'attraction, la formation et la fidélisation des talents. Le sommet débouchera sur un appel à l'action réalisable et axé sur les résultats.

3.4.2.6 À la 42^e Assemblée, le Conseil présentera une résolution actualisée sur le « Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation de l'OACI (NGAP) ». La nouvelle résolution met l'accent sur un cadre plus structuré pour le développement des effectifs, visant à élargir la portée du NGAP à toutes les catégories de personnel aéronautique et à tous les groupes d'âge, et à intégrer le NGAP dans les stratégies nationales afin de maintenir un vivier de talents à long terme.

3.5 Soutien à la mise en œuvre

3.5.1 L'OACI prévoit de mettre en œuvre un programme de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre doté d'un budget de 164,4 USD en 2025. Le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) devrait afficher un excédent de 12,9 millions CAD.

3.5.2 Fort du dialogue constant avec les États, l'OACI a concentré ses efforts sur l'exécution dans les délais prévus de 109 projets qui ont bénéficié à 143 États et huit organisations, ainsi que sur cinq trousseaux de mise en œuvre (iPacks) qui ont bénéficié à deux organismes régionaux de sécurité en Afrique, l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA) et l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), ainsi qu'à leurs 15 États membres.

3.5.3 L'OACI continue de mettre l'accent sur la diversification des recettes grâce à de nouvelles solutions d'aide à la mise en œuvre, élaborées à partir d'évaluations des besoins fondées sur des données, qui visent à répondre aux besoins et aux défis prioritaires des États. En outre, l'Organisation élargit constamment sa présence mondiale par la diversification géographique, dans le but d'appuyer davantage toutes les régions de l'OACI, en particulier les pays en développement, dans l'esprit de son mandat « Aucun pays laissé de côté ».

3.5.4 Depuis le début de 2025, l'OACI poursuit ses efforts de mobilisation des ressources au titre des quatre phases du cycle de mobilisation.

Phase 1 – Recensement des besoins : La publication sur les besoins prioritaires de l'OACI pour 2025 a donné une vue d'ensemble des besoins prioritaires des États membres, à partir de laquelle les efforts de

collecte de fonds seront ciblés. En outre, une analyse pilote des besoins dans la région NAM/CAR a permis une mobilisation plus efficace des donateurs.

Phase 2 – Cartographie des donateurs : La planification de l'atelier sur la cartographie des donateurs devant avoir lieu au troisième trimestre de 2025 a été entreprise, ouvrant la voie à l'élaboration d'une méthode exhaustive de cartographie des donateurs.

Phase 3 – Sensibilisation des donateurs : L'OACI a tenu des dialogues multilatéraux avec les donateurs et a continué de préparer la manifestation concernant les annonces de contributions en vue d'aligner les contributions annoncées sur les besoins recensés des États.

Phase 4 – Gouvernance : À la suite de la mise à jour de la politique de mobilisation des ressources à la fin de 2024, les mandats des principaux fonds volontaires de l'OACI ont été harmonisés, et une nouvelle fonction de gestion des contributions a été mise en place afin de renforcer la gestion financière de ces fonds.

3.6 Partenariats avec des organismes internationaux et soutien de l'OACI au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

3.6.1 Conformément à la demande formulée par le Conseil à sa 228^e session et à la proposition présentée par l'Assemblée à sa 41^e session, l'OACI a élaboré une proposition visant à réaliser une analyse des besoins en aviation des pays en développement sans littoral (PDSL). La proposition recense les principaux domaines d'intérêt couvrant tous les aspects des Objectifs stratégiques de l'OACI. En définitive, l'analyse vise à formuler des recommandations fondées sur une analyse factuelle afin de combler les lacunes et de recenser les domaines à améliorer, ce qui permettra d'élaborer une feuille de route pour la mise en œuvre des phases suivantes.

3.6.2 La proposition a bénéficié des contributions du Groupe de travail informel sur les PDSL, présidé par la Mongolie et composé de représentants de tous les PDSL. Pour réaliser cette analyse des besoins et mettre en œuvre les recommandations, il conviendra de mobiliser des ressources et d'obtenir la collaboration des États, du système des Nations Unies et, éventuellement, du secteur privé.

3.7 Promotion et sensibilisation du public

3.7.1 L'OACI a considérablement intensifié ses activités de communication stratégique et de sensibilisation au cours des cinq premiers mois de 2025 et a mis en œuvre une nouvelle approche globale en matière de développement réputationnel et de mobilisation des parties prenantes. Le message s'articulait essentiellement autour des priorités en matière de sécurité de l'aviation, des initiatives de développement durable et des partenariats de renforcement des capacités.

3.7.2 L'OACI est restée bien en vue sur les plateformes médiatiques classiques et numériques, tout en menant des actions de sensibilisation ciblées à des enjeux cruciaux tels que le brouillage des signaux RNSS, le renforcement de la facilitation en Afrique et la sensibilisation à la traite des personnes. L'appui en matière de communication a joué un rôle déterminant dans la promotion d'initiatives importantes telles

que le pôle d'investissement financier (FINVEST Hub), le Sommet mondial sur le fret aérien et la préparation de la 42^e session de l'Assemblée.

3.7.3 Deux dialogues avec les donateurs, tenus respectivement à Abou Dhabi et à Ottawa, ont renforcé les efforts de mobilisation des ressources, jetant les bases d'une collaboration accrue en parallèle aux manifestations planifiées par l'OACI au premier semestre de 2025.

4. STRATÉGIES DE SOUTIEN

4.1 Gouvernance et responsabilité

Le Secrétariat a entrepris de mettre en œuvre le Dispositif d'application du principe de responsabilité de l'OACI en 2025, en procédant à un examen et à une amélioration de sa structure de gouvernance interne, puis à un examen et à un renforcement de la délégation de pouvoirs du Secrétaire général aux directions et aux services.

4.2 Planification stratégique

Le Secrétariat a lancé des activités de communication liées au Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, que le Président et le Secrétaire général ont promu lors de manifestations mondiales et de réunions bilatérales avec des États. Les travaux relatifs au Plan d'activités 2026-2028 et à l'évaluation de la conception organisationnelle en vue d'un alignement stratégique ont débuté.

4.3 Gestion axée sur les résultats

Le Conseil a approuvé les résultats, les réalisations et les indicateurs de performance clés du Plan d'activités 2026-2028. Le cadre de suivi des performances, qui comporte des indicateurs de performance clés pour les résultats et les réalisations, a été finalisé, et le plan opérationnel triennal faisant état des projets prioritaires a été achevé.

La mise en œuvre de la feuille de route de la gestion axée sur les résultats, y compris le cadre de gestion du changement, se poursuit.

4.4 Objectif de transformation

4.4.1 L'OACI a amorcé la dernière année de la réalisation de l'objectif de transformation dans le respect du calendrier et du budget. Les principales réalisations sont les suivantes :

Transformation des ressources humaines et de la culture :

- Lancement du plan d'accélération du changement culturel ;
- Mobilité des talents : Un premier groupe pilote a terminé ses activités et le deuxième groupe a été lancé ;
- Recrutement d'un ombudsman à temps plein ;
- Achèvement de l'évaluation de la conception organisationnelle.

Transformation numérique :

- Lancement du système de planification des ressources institutionnelles Quantum ;
- Progression du développement des systèmes de gestion des SARP et de la relation clients ;
- Obtention de la certification à ISO 27001 ;
- Achèvement de la feuille de route sur la sécurité de l'information au terme de l'obtention de la certification ISO 27001.

4.4.2 La transformation opérationnelle progresse rondement. En effet, l'établissement du budget ordinaire et du Plan d'activités 2026-2028 est en cours, et l'opérationnalisation du dispositif d'application du principe de responsabilité et du recouvrement des coûts se poursuit. Le cadre de gestion des processus opérationnels est en place et le modèle organisationnel stratégique continue d'évoluer.

4.5 Services juridiques et relations extérieures

4.5.1 Renforcement de l'administration de la justice

L'OACI s'emploie à conclure l'accord d'adhésion en vertu duquel elle reconnaîtra la compétence du Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies (TCNU) en tant que tribunal de premier ressort pour les recours de ses fonctionnaires, et compte conclure un accord facilitant le recours de ses fonctionnaires à l'aide juridique fournie par le Bureau de l'aide juridique au personnel des Nations Unies.

4.5.2 Développement du droit aérien mondial

En 2024 et 2025, 237 participants provenant de toutes les régions de l'OACI ont suivi le cours sur le droit aérien international de l'OACI dans le cadre de 20 sessions. Un nouveau cours spécialisé sur la responsabilité et l'assurance dans le secteur de l'aviation, qui vise à renforcer les compétences des professionnels de l'aviation en matière de gestion des risques, a été lancé en juin 2024. Il a été donné à trois reprises depuis le début de 2025.

4.6 Continuité des activités et services de conférence hybrides

Les Services de conférence se sont employés essentiellement à préparer la 42^e session de l'Assemblée, dont le budget a été approuvé en avril 2025.

4.7 Gestion des ressources humaines

4.7.1 Le 31 décembre 2024, le Secrétariat de l'OACI comptait 652 fonctionnaires, dont 359 administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, représentant 90 nationalités, et 286 dans la catégorie des services généraux.

4.7.2 L'égalité des sexes a continué de s'améliorer dans les rangs des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur, atteignant 37 %, contre 34 % en 2023. En 2024, les femmes représentaient 45 % des nominations dans ces catégories, et 33 % des candidats externes nommés à des postes soumis à la représentation géographique équitable (RGE).

4.7.3 La transparence et les efforts accrus en matière de communication ont contribué à l'augmentation du nombre de détachements. En 2024, le Secrétariat a accueilli 117 personnes détachées, dont 92 à titre gracieux et 25 dont le détachement a été financé par des fonds d'affectation spéciale.

4.7.4 Parmi les 193 États membres, 86 étaient représentés à des postes soumis à la RGE et 37 étaient au niveau de représentation souhaitable ; 20 étaient sous-représentés et 29 dépassaient le niveau de représentation souhaitable.

4.8 Déontologie

Une formation obligatoire sur les conflits d'intérêts destinée aux gestionnaires et aux superviseurs a été lancée en mars 2025.

4.9 Sécurité de l'information

4.9.1 Au 31 mars 2025, l'OACI avait été soumise avec succès aux audits de certification ISO/IEC 27001:2022, (étapes 1 et 2) réalisés par la British Standards Institution (BSI), qui n'avait pas relevé de non-conformité majeure au cours des deux étapes. La BSI a officiellement recommandé la certification de l'OACI, en attendant la délivrance du certificat.

4.9.2 L'équipe chargée des audits a félicité l'OACI pour avoir dépassé les conditions minimales, confirmant ainsi la profondeur et la maturité du système de gestion de la sécurité de l'information.

4.9.3 Le Bureau de la sécurité de l'information continuera d'améliorer le système de gestion de la sécurité de l'information en faisant fond sur le cycle « planification-exécution-vérification-action » (PEVA), et en tenant compte des observations de l'équipe d'audit, des incidents et des examens pour garantir que le système reste efficace et soit capable de répondre à l'évolution des besoins de l'OACI.

4.10 Services linguistiques et multilinguisme

Statistiques des activités de traduction, d'interprétation et de publication (jusqu'en avril 2025)

- Nombre de mots traduits : 3,0 millions
 - Nombre de mots prévus au budget : 2,6 millions
- Séances interprétées : 504
- Publications destinées à la vente et nouvelles éditions publiées : 14
- Dans la lettre aux États A2/1.5 CONF–25/6, envoyée le 5 février 2025, l'OACI a invité les États membres à détacher des traducteurs et des interprètes pour toutes les langues de travail de l'Organisation.

4.11 Technologies de l'information et des communications

Les jalons suivants ont été franchis en 2025 :

Planification des ressources et gestion des dossiers de projet via Quantum :

- Tous les modules sont opérationnels et toutes les opérations sont traitées via Quantum.

Normes et pratiques recommandées (SARP) et système de gestion des documents (SGD) :

- La solution CRM en nuage pour les lettres aux États a été lancée.
- SGD : l'architecture et le plan du projet ont été conçus.
- Des améliorations au processus des SARP ont été planifiées.
- SARP : Le développement d'un outil faisant appel à l'intelligence artificielle pour tirer parti des Annexes a progressé.

Gestion des relations clients (CRM) :

- L'OACI a migré le système de gestion des événements vers le nuage, renforçant ainsi la stabilité, l'extensibilité et l'accessibilité.
- Le module CRM – Ventes a été lancé le 1^{er} mai 2025.
- Le module Commercialisation est en cours de mise en œuvre.

Informatique décisionnelle (BI) et Gestion des données d'entreprise (EDM) :

- L'entrepôt de données a été lancé, développé et connecté au système de progiciel de gestion intégré (ERP).
- Le développement des tableaux de bord et des rapports a progressé, tout comme la mise en œuvre de l'outil de gouvernance des données.

Gestion des services :

- Le système de gestion des services informatiques a été lancé avec succès, plus de 7 400 incidents ayant été soumis à ce jour. Le taux de résolution s'établit à 85 %, contre 75 % pour l'ancien système.
- Les prestations de services et les flux de travail RH suivent leur cours.

4.12 Acquisitions

L'OACI a élaboré de nouveaux accords à long terme afin d'accroître l'efficacité du processus d'acquisition.

EXAMEN DES MESURES PRISES JUSQU'AU 30 JUIN 2025 CONCERNANT LES RÉSOLUTIONS DE LA 41^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

A41-1 : Infraction à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* commise par la République du Bélarus

L'OACI a informé les États, par le bulletin électronique 2023/08 du 23 février 2023, de l'adoption de la résolution A41-1 de l'Assemblée.

A41-2 : Infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* par la Fédération de Russie

L'OACI a informé les États, par le bulletin électronique 2023/09 du 23 février 2023, de l'adoption de la résolution A41-2 de l'Assemblée.

Aucune mesure qui aurait été prise par la Fédération de Russie pour répondre à la préoccupation significative de sécurité (SSC) concernant la double immatriculation d'aéronefs n'a été notifiée au Secrétariat, et la situation reste inchangée eu égard à la SSC.

A41-3 : Tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée

L'OACI a informé les États, par le bulletin électronique 2023/10 du 23 février 2023, de l'adoption de la résolution A41-3 de l'Assemblée.

La République populaire démocratique de Corée (RPDC) a néanmoins continué d'effectuer des tirs de missiles sans notification, et cela, plusieurs fois par an (2023, 2024 et 2025). La RPDC a notifié un ou des États de certains tirs.

Le 19 juin 2023, à sa 229^e session, le Conseil a de nouveau condamné les tirs de missiles effectués sans notification par la RPDC.

Le Président du Conseil a écrit à maintes reprises à la RPDC pour l'informer des décisions du Conseil et de l'Assemblée et lui rappeler ses obligations au titre de la Convention de Chicago et de ses Annexes.

Le Président du Conseil a également informé, par sa lettre du 14 décembre 2023, le Secrétaire général des Nations Unies des mesures prises.

A41-4 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

Appendice C – Ratification des instruments internationaux de l'OACI

Une lettre aux États commémorant le dixième anniversaire de l'adoption du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, fait à Montréal le 4 avril 2014 (Protocole de Montréal de 2014), a été envoyée en mai 2024 pour exhorter les

États qui n'avaient pas encore ratifié cet important traité à le faire. Au 1^{er} mai 2025, ce protocole comptait 53 ratifications.

Une lettre aux États a été envoyée en novembre 2024 pour rappeler aux États qui ne l'avaient pas encore fait de ratifier sans plus tarder les Protocoles de 2016 portant amendement des articles 50, alinéa a) et 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* adoptés à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI. Au 1^{er} mai 2025, chaque protocole comptait 109 ratifications. Cent vingt-huit ratifications sont nécessaires pour l'entrée en vigueur de chaque protocole.

Depuis la 41^e session de l'Assemblée, il a été convenu de ratifier en priorité six traités fondamentaux¹. Au total, 88 activités de dépositaire ont été enregistrées à l'égard de ces traités au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 1^{er} mai 2025. La LEB, appuyée par les bureaux régionaux, a présenté des notes de travail lors des réunions des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) pour les régions Asie et Pacifique (APAC), Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT), Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC), Amérique du Sud (SAM) et Moyen-Orient, soulignant les avantages des six traités fondamentaux mentionnés dans la note de bas de page 1, ainsi que des informations relatives au processus de ratification. Une note de travail similaire a été présentée lors de la huitième édition de la Semaine de l'aviation de la région Afrique-océan Indien (AFI), plus précisément à la 12^e réunion du Comité directeur du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (« Plan AFI SECFAL »). Les États ont été invités à communiquer à l'OACI les progrès réalisés dans la ratification des traités de droit aérien international en utilisant un tableau de suivi élaboré à cette fin. À la suite de ces réunions, les Directeurs régionaux ont envoyé des lettres aux États pour les inviter à désigner des personnes chargées de coordonner avec la LEB les questions liées à la ratification et à la mise en œuvre des traités de droit aérien international, et à présenter le tableau de suivi indiquant les progrès réalisés dans la ratification.

Appendice D – Enseignement du droit aérien

Un séminaire juridique de l'OACI organisé par la LEB et le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports de la République de Corée s'est tenu à Séoul (République de Corée), du 16 au 18 avril 2024. Il a permis à plus de 750 participants de 78 États de faire part de leurs connaissances et de leur expérience relatives aux problèmes nouveaux qui touchent l'aviation civile, et a encouragé les États à maintenir l'élan en faveur de la ratification et de la mise en œuvre par les États des instruments internationaux de droit aérien connexes.

En outre, plus de 150 participants d'États membres et d'organisations internationales ont suivi des séminaires et des ateliers organisés par la LEB dans les régions APAC, EUR/NAT et Afrique occidentale et centrale (WACAF), depuis la 41^e session de l'Assemblée, qui visaient à fournir aux professionnels de l'aviation les compétences nécessaires pour aider leur organisation à appliquer le droit aérien, et à mettre en exergue les avantages de la ratification des traités internationaux de droit aérien ainsi que les processus et les conditions applicables à cet égard. Ces activités ont été appuyées par les bureaux régionaux de l'OACI, des États (le Sénégal et Singapour) et des organisations internationales, notamment l'Association

1. Il s'agit des six traités internationaux de droit aérien suivants : le *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 50 a)]* (Doc 10077) et le *Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 56]* (Doc 10076) (Montréal, 2016) (Protocoles de 2016 portant amendement des articles 50 a) et 56 de la Convention de Chicago) ; la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Doc 9740) (Montréal, 1999) (Convention de Montréal de 1999) ; la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Doc 9960) et le *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Doc 9959) (Beijing, 2010) (Convention et Protocole de Beijing de 2010) ; et le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Doc 10034) (Montréal, 2014) (Protocole de Montréal de 2014).

du transport aérien international (IATA), l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

La LEB a également aidé le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) à élaborer et à donner le cours de droit aérien international de l'OACI, qui encourage, entre autres, la ratification des instruments internationaux de droit aérien. Ce cours, qui a été suivi par plus de 550 personnes depuis octobre 2022, est donné en présentiel au siège de l'OACI, dans les régions et dans les centres de formation TRAINAIR PLUS dans le monde entier, ou en ligne. Un deuxième cours sur des questions relatives au droit aérien international, le cours sur la responsabilité et l'assurance dans le secteur de l'aviation a été validé en juin 2024.

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

En février 2023, la LEB a animé la deuxième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF), qui s'est tenue dans le Sultanat d'Oman. Devant plus de 150 juristes de plus de 60 États et organisations internationales, des conseillers juridiques représentant des organismes de réglementation de l'aviation civile ont livré des exposés et participé à des débats sur des questions juridiques d'actualité, notamment la ratification des traités internationaux de droit aérien.

La troisième édition du CALAF a eu lieu en novembre 2024, au Royaume-Uni. Elle a rassemblé 175 juristes provenant de 54 États et de six organisations internationales. Le Forum a commémoré les 80 ans de l'adoption de la Convention de Chicago et a donné lieu à des discussions sur les meilleures pratiques sur les plans juridique et réglementaire qui façonneront l'avenir de l'aviation internationale, avec le concours du secteur, du milieu universitaire et des praticiens du droit.

A41-5 : 75^e anniversaire du Comité juridique de l'OACI

Aucune autre mesure n'est requise.

A41-6 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

Le Secrétariat, en collaboration avec le Groupe d'étude du GANP et ses groupes de travail, l'Équipe multidisciplinaire de projet ASBU (ASBU PPT) et le Groupe d'experts sur la performance du GANP, a rédigé, sur la base des résultats de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14), la huitième édition du GANP. Ce projet a été examiné par la Commission de navigation aérienne en mai 2025, a été présenté au Conseil pour approbation en juin 2025 et sera soumis à l'Assemblée de l'OACI pour adoption à sa 42^e session. Cette édition reflète les priorités mondiales exposées par l'Assemblée à sa 41^e session et le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI. On y trouve une mise à jour de la stratégie du GANP, le cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), des éléments indicatifs sur l'application d'une approche fondée sur les performances, une mise à jour du domaine clé de performance « environnement » et du domaine d'intervention « résilience », ainsi qu'un prototype de plate-forme web pour la gestion des plans régionaux de navigation aérienne et des éléments indicatifs pour les plans nationaux de navigation aérienne.

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

Le Secrétariat, par le biais du Groupe d'étude du GASP, a rédigé l'édition 2026-2028 du GASP, sur la base des résultats de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) et du questionnaire en ligne sur la mise à jour du GASP, qui a permis aux principaux acteurs de faire part de leurs observations spécifiques sur l'édition 2023-2025 du GASP et de formuler des suggestions pour l'édition 2026-2028. Le projet de GASP sera présenté à la Commission de navigation aérienne pour examen en mai 2025, puis au Conseil pour approbation, avant la 42^e session. En outre, l'ensemble des éléments indicatifs et des outils qui l'accompagnent, notamment la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et les cours en ligne, sont en cours de révision pour la fin de l'année. Afin d'aider les États à élaborer et à mettre en œuvre leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation, l'OACI a tenu cinq ateliers en 2024. D'autres ateliers sont prévus pour 2025. Un groupe interne, le Comité de coordination des plans régionaux, a également été créé en 2024 et se réunit régulièrement afin d'assurer l'harmonisation et l'élaboration en temps utile de tous les plans régionaux de sécurité de l'aviation grâce aux efforts concertés du siège et des bureaux régionaux.

A41-7 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

Le Conseil a approuvé la position de l'OACI à présenter à la CMR-27 de l'UIT et a demandé au Secrétaire général : a) de la présenter à la CMR-27 de l'UIT ; b) de la transmettre aux États, aux organisations internationales et aux organisations de télécommunications régionales compétentes, en indiquant la nécessité de leur appui ; et c) de prévoir des ressources suffisantes ainsi que la participation du personnel du Secrétariat de l'OACI à l'UIT et aux groupes préparatoires régionaux menant à cette conférence, et pendant la CMR-27. En outre, afin de promouvoir sa position et de faire mieux connaître les questions relatives au spectre des fréquences, l'OACI prévoit d'organiser avec l'aide des experts du Groupe d'experts en gestion du spectre de fréquences (FSMP) trois autres ateliers régionaux de préparation à la CMR-27 en 2025 et 2026, qui viendront s'ajouter à l'atelier tenu dans la région APAC en février 2025. Ces ateliers ont pour objectifs la communication d'éléments indicatifs et le partage des meilleures pratiques en matière de collaboration avec les autorités nationales responsables du spectre et de formulation et de présentation des positions nationales aux réunions de l'UIT-R.

A41-8 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communication, de navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

L'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne est examiné périodiquement. Actuellement, aucune modification de l'exposé n'est requise.

A41-8/c : Assurer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM de l'OACI

Plusieurs ateliers et symposiums régionaux ont été organisés dans une optique de sensibilisation aux effets du brouillage radiofréquence (RFI) du système mondial de navigation par satellite (GNSS). Au cours de ces activités, l'urgence de mettre en œuvre des mesures d'atténuation efficaces, notamment la mise en place d'infrastructures au sol résilientes et l'amélioration de la coordination entre les autorités civiles et les

autorités militaires, a été mise en exergue. En outre, une déclaration conjointe de l'OACI, de l'UIT et de l'OMI a été publiée, exhortant les États à protéger le GNSS contre le brouillage et/ou l'usurpation d'adresse, et prônant une collaboration renforcée entre les autorités chargées de la réglementation des radiocommunications, de l'aviation civile, de la marine, de la défense et de l'application de la loi. Le groupe d'experts compétent (Groupe d'experts des systèmes de navigation) a entrepris d'examiner les tâches à accomplir en ce qui concerne les solutions de rechange pour le positionnement, la navigation et la synchronisation (A-PNT), y compris l'élaboration de solutions PNT complémentaires (C-PNT) pour la fourniture de services PNT complémentaires (C-PNT).

A41-9 : Nouveaux acteurs

Contribution relative aux systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)

Le Groupe d'experts RPAS a poursuivi l'élaboration de dispositions visant à permettre l'exploitation d'aéronefs non habités relevant de la catégorie d'exploitation certifiée, à savoir les RPAS exploités au niveau international, essentiellement en conformité avec les règles de vol aux instruments (IFR) dans l'espace aérien contrôlé et sur les aéroports contrôlés. À la suite de l'adoption par le Conseil, en mars 2024, de la nouvelle partie 4 – *Vols internationaux de systèmes d'aéronef télépiloté* de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, on dispose des éléments fondamentaux du cadre réglementaire nécessaire à l'exploitation internationale des RPAS.

Le Groupe d'étude de la mobilité aérienne avancée (Groupe AAM) de l'OACI a été créé en novembre 2022 et coordonne les travaux de l'Organisation concernant l'AAM en vue d'assurer l'interopérabilité et l'harmonisation au niveau mondial. Il est chargé d'élaborer une vision globale de l'AAM, d'effectuer une analyse des lacunes des dispositions en vigueur de l'OACI et de présenter des recommandations relatives aux travaux futurs à l'appui du développement en toute sécurité de l'AAM. Le Groupe AAM élabore également des éléments indicatifs améliorés à l'appui de l'exploitation des systèmes d'aéronef non habité (UAS) et des systèmes de gestion du trafic des UAS (UTM).

Le premier Symposium de l'OACI sur la mobilité aérienne avancée (AAM 2024), qui s'est tenu du 9 au 12 septembre 2024 à Montréal (Canada), portait sur les concepts clés de l'AAM, notamment l'exploitation d'aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (ADAVE), les vertiports, l'automatisation, les cadres de confiance et l'intégration dans l'espace aérien. L'AAM 2024 en chiffres : 1 400 inscriptions, 76 États membres, 51 exposants et parraineurs, 17 démonstrations statiques, 199 intervenants et modérateurs, et 850 participants à la journée ouverte aux familles.

Contribution relative à l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO)

L'OACI a envoyé une lettre aux États à propos de l'exploitation de l'espace aérien supérieur, accompagnée d'une enquête visant à recueillir des informations pertinentes sur leur présence dans ce nouveau secteur. Leurs réponses ont contribué à la formulation des prochaines étapes, soit l'élaboration d'orientations à l'intention des États susceptibles d'adopter des systèmes de plates-formes à haute altitude (HAPS) dans les prochaines années, ainsi que la mise en œuvre de la recommandation 3.1/7 – *Vols dans l'espace aérien supérieur*, adoptée à la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14). Le Groupe d'experts sur les besoins et les performances de la gestion du trafic aérien (ATMRPP) a entrepris de formuler une vision globale et un concept opérationnel mondial pour la HAO, tandis que le Groupe d'experts de la séparation et de la sécurité de l'espace aérien (SASP) a poursuivi ses travaux sur des dispositions relatives au transit sûr et efficace des aéronefs dans l'espace aérien contrôlé.

A41-10 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

L'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne est examiné périodiquement. Aucune modification à l'exposé n'est requise.

A41-11 : Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir

Le programme CAPSCA (Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile) continue de collaborer avec les parties prenantes internes et externes afin d'élaborer des éléments indicatifs et de contribuer à la mise en œuvre des dispositions sanitaires de l'Annexe 9 – *Facilitation*, et cela, par le biais de ses groupes de travail ainsi que des réunions régionales annuelles et des ateliers de formation qu'il organise.

A41-12 : Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens

La stratégie et le cadre du CAPSCA ainsi que la gouvernance proposée pour cet accord ont été mis à jour en conformité avec le Plan d'activités de l'OACI, son plan stratégique actuel et son plan stratégique 2026-2050. L'OACI et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) ont mis en œuvre un mémorandum d'entente, appuyé par un plan de travail détaillé. Les deux parties ont entrepris de revoir cette collaboration en vue de la renforcer en remplaçant le mémorandum d'entente par une entente plus complète et plus contraignante.

La Section de médecine aéronautique poursuit sa collaboration avec les États, le secteur privé et le monde universitaire dans le cadre des réunions mensuelles du Groupe de travail sur la certification en médecine aéronautique et du Groupe de travail sur la santé mentale, des réunions semestrielles du Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG), et en participant aux conférences internationales pertinentes. Les manuels pertinents sont en cours de mise à jour et seront utilisés dans l'élaboration du Plan de gestion de la santé en aviation et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans le domaine de la santé. Les réalisations concrètes sont retardées en raison de restrictions financières et budgétaires.

La liste de contrôle sanitaire de l'OACI continue d'être tenue à jour avec l'appui du Gouvernement du Luxembourg. La continuité de ce service à long terme a été assurée par la signature, en mars 2025, d'un nouveau contrat d'exploitation pour le Répertoire OACI de clés publiques. Le nouveau Répertoire, qui sera lancé en mars 2026, comprendra tous les services nécessaires à l'utilisation permanente de la liste de contrôle sanitaire. Ainsi, les certificats pourront être automatiquement partagés à l'échelle internationale pour la vérification des attestations sanitaires électroniques et numériques dans le transport aérien, le cas échéant.

A41-13 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation

Dans le domaine de la santé, la Section de médecine aéronautique et le CAPSCA continuent de collaborer avec l'OMS, les États, l'industrie et le monde universitaire afin d'élaborer des stratégies intersectorielles harmonisées à l'échelle mondiale et régionale, fondées sur les risques, étayées par des données probantes et pouvant être mises en œuvre dans le contexte opérationnel de l'aviation. Des éléments indicatifs et un appui à la mise en œuvre sont fournis dans le cadre des activités des groupes de travail de la Section de médecine aéronautique et du CAPSCA, des réunions régionales du CAPSCA et des ateliers de formation en médecine aéronautique.

La Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe s'inscrira dans le cadre mondial de l'OACI de préparation et de réponse aux crises, qui est en cours d'élaboration conformément au domaine d'action prioritaire approuvé par le Conseil de l'OACI.

Les équipes de coordination des mesures d'exception (CCT) sont intervenues à maintes reprises en réaction à la plupart des crises qui ont perturbé les opérations aériennes, qui étaient liées à des catastrophes naturelles, à des conflits armés, à des problèmes techniques, à la santé, à des phénomènes météorologiques extrêmes ou à d'autres problèmes. La coordination avec les organisations des Nations Unies concernées a été assurée par les CCT et le Groupe d'experts sur l'assistance humanitaire et la réduction des catastrophes en aviation (HADRA).

Des ateliers régionaux et des webinaires ont été tenus dans toutes les régions de l'OACI avec l'appui de l'OACI et du Programme alimentaire mondial (PAM) dans une optique de sensibilisation et de renforcement de la coordination avec les États et les autres acteurs, afin de faciliter les interventions des Nations Unies en cas de crise et la fourniture de l'aide humanitaire.

A41-14 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

À sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A41-14, qui invite instamment les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles.

À cet égard, le groupe de travail sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles du Groupe d'experts de la facilitation poursuit ses efforts pour renforcer le suivi de la conformité et mettre à jour les principaux éléments indicatifs de l'OACI, notamment le Doc 9973 et le Doc 9998. En outre, il s'emploie activement à recenser et à éliminer les obstacles à la mise en œuvre, tout en recherchant des solutions viables pour que les États disposent d'orientations et de modèles actualisés en vue d'appliquer les dispositions pertinentes.

Afin de faciliter la mise en œuvre, l'OACI a élaboré une trousse de mise en œuvre (iPack) spécialement pour l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF). Il s'agit d'un ensemble autonome destiné à aider et à guider les autorités nationales dans la mise en œuvre de la politique de l'OACI en matière d'AAAVF.

Le deuxième Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, qui s'est tenu du 26 au 28 novembre 2024 à Haarlem (Royaume des Pays-Bas), a mis en exergue la nécessité impérieuse de mettre en place des structures de soutien solides pour les familles des victimes. Parmi les thèmes clés qui ont été abordés, mentionnons la défense des droits des victimes, la gestion des crises, et

l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et la vérification de la conformité à cet égard.

Conformément aux recommandations du Colloque 2021 et aux résultats du Colloque 2024, des propositions d'amendements de la résolution A41-14 et les priorités du programme pour le triennat 2026-2028 sont en cours d'élaboration afin que les évolutions récentes soient prises en compte et que l'OACI continue de faire des progrès dans ce domaine crucial.

A41-15 : Accessibilité en aviation civile internationale

Le Groupe de travail de l'OACI sur l'accessibilité en aviation civile internationale (WGAA) continue de se réunir en ligne afin de s'acquitter de son mandat. Conformément à celui-ci, le WGAA s'emploie en priorité à élaborer la stratégie et le programme des travaux de l'OACI concernant l'accessibilité en aviation civile internationale. Le WGAA a élaboré un projet de stratégie qui devrait être présenté pour examen à la quatorzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/14), en décembre 2025. Le WGAA continue également de se réunir en ligne pour faire avancer d'autres aspects de son mandat.

Conformément à la résolution A41-15 de l'Assemblée et à la suite de la désignation de l'année 2024 comme Année de la facilitation, l'OACI a organisé, en collaboration avec le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA), un symposium sur l'accessibilité en aviation civile internationale, qui s'est tenu du 2 au 3 décembre 2024 au siège de l'OACI à Montréal (Canada). Par le thème proposé, « Un transport aérien inclusif et universellement accessible pour les personnes handicapées et à mobilité réduite », le symposium visait à faciliter le transport aérien des personnes handicapées et à mobilité réduite et à améliorer leur expérience de voyage aérien. Il a abordé les défis rencontrés et les efforts consentis par les États, le secteur et d'autres parties prenantes pour renforcer la collaboration internationale en vue de trouver des solutions efficaces en matière d'accessibilité.

A41-16 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation – Lutte contre la traite des personnes

À la suite de la publication du Doc 10171, *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation* (2023), le Groupe d'experts de la facilitation a recommandé, à sa treizième réunion tenue du 26 février au 1^{er} mars 2024, d'élever au rang de norme les pratiques recommandées 8.49 et 8.50 au titre de l'Amendement n° 30 de l'Annexe 9. Cette normalisation oblige les États membres à se conformer à ces dispositions. Le 5 novembre 2024, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement n° 30 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, et a prescrit que cet amendement entrera en vigueur le 11 juillet 2025. En outre, une table ronde sur la lutte contre la traite des personnes et la migration irrégulière figurera au programme de la Conférence de l'OACI sur la facilitation, qui se tiendra à Doha (Qatar) du 14 au 17 avril 2025. Cette table ronde vise à proposer des solutions réalistes pour identifier les cas présumés de traite des personnes par le biais de l'aviation civile et la coordination nécessaire avec les organismes publics, entre les États, et avec les parties prenantes, notamment les exploitants d'aéroports et d'aéronefs. Elle examinera également les protocoles à suivre pour établir des voies hiérarchiques claires de signalement aux services de détection et de répression des cas suspects ou avérés de traite des personnes, ainsi que la mise en œuvre d'une formation appropriée du personnel des aéroports et des exploitants d'aéronefs en contact direct avec le public voyageur.

A41-17 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liées à la facilitation

L'OACI continue d'aider les États à mettre en œuvre l'Annexe 9 – *Facilitation*, au moyen de formations spécialisées, d'éléments indicatifs, de séminaires régionaux, de webinaires et d'autres outils tels que les iPacks. Dans le cadre de l'Année de la facilitation, l'OACI a renforcé la collaboration et la sensibilisation à la facilitation à l'échelle mondiale en organisant des manifestations telles que le Sommet mondial sur la facilitation à Riyad (Arabie saoudite), le Sommet OACI sur la facilitation tenu à Riyad (Arabie saoudite) les 21 et 22 mai 2024, le Forum mondial sur la facilitation tenu à Bogotá (Colombie) du 21 au 23 octobre 2024, le deuxième Colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles tenu à Haarlem (Pays-Bas) du 26 au 28 novembre 2024, et le Symposium conjoint OACI/ACI/IATA sur l'accessibilité en aviation civile internationale tenu à Montréal (Canada) les 2 et 3 décembre 2024. À la lumière de ces manifestations et d'autres faits nouveaux dans le domaine de la facilitation du transport aérien, l'OACI prévoit de soumettre au Conseil une version révisée de la résolution A41-17 de l'Assemblée pour examen et présentation ultérieure à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2025.

Appendice B – Mesures nationales et internationales visant à garantir l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières et à renforcer la sûreté

La feuille de route révisée pour la mise en œuvre du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI a été publiée sur le site web public de l'Organisation. Elle intègre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 – *Facilitation* qui ont été révisées ou adoptées récemment et qui reflètent la Stratégie TRIP de l'OACI. Elle vise à guider les États membres dans la mise en œuvre de systèmes sécurisés, interopérables et efficaces pour l'identification des voyageurs. Elle les aide également à se conformer aux SARP connexes de l'Annexe 9 et à adopter les spécifications internationales pour les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) contenues dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*.

La huitième édition du Doc 9303, qui est composée de 13 parties, a été publiée en 2021 dans toutes les langues de l'OACI. Depuis, l'OACI, en collaboration avec le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) et des experts du Groupe de travail 3 de l'ISO (WG3), a continué à mettre à jour le Doc 9303 en vue de la neuvième édition. Cette prochaine édition, prévue pour 2027, intégrera les rapports techniques récents, introduira une terminologie harmonisée avec l'Annexe 9 et reflétera l'évolution des spécifications telles que les indicateurs de type de document normalisés, l'établissement de connexion avec authentification par mot de passe (PACE) et le passage à la norme ISO/IEC 39794-5 (codage biométrique).

À l'appui de l'authentification améliorée des documents et de l'interopérabilité future, l'OACI a élaboré la structure de données OACI pour les codes-barres (IDB), qui harmonise toutes les intégrations de codes-barres 2D liées à l'OACI dans divers documents de voyage. L'IDB jette les bases d'une transition à long terme à partir de la zone de lecture automatique (ZLA) et permet une vérification sécurisée des visas, des documents de voyage d'urgence et des autorisations de voyage numériques.

Une innovation clé du cadre TRIP est le développement et la promotion de l'authentifiant de voyage numérique (DTC), qui s'appuie sur l'infrastructure de sécurité des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) électroniques (DVLM-e). Le DTC est une représentation numérique sécurisée et interopérable à l'échelle mondiale des données du passeport qui peut être stockée sur l'appareil mobile du passager et validée avant le voyage, ce qui permet de renforcer le précontrôle, de réduire les contacts physiques aux frontières et de faciliter davantage le voyage. L'OACI a publié les « Principes directeurs fondamentaux de l'OACI pour l'élaboration d'authentifiants de voyage numériques (DTC) » et continue d'améliorer les éléments indicatifs relatifs à la mise en œuvre des DTC, notamment les normes de transmission sécurisée, la certification des appareils mobiles et l'intégration avec les processus de contrôle frontalier automatisé.

Au cours du triennat précédent, l'OACI a organisé diverses manifestations mondiales et régionales afin d'appuyer la mise en œuvre de la Stratégie TRIP. Mentionnons le Symposium annuel TRIP, la Conférence 2025 sur la facilitation (FALC 2025) au Qatar, la Conférence phare de l'Année de la facilitation en Arabie saoudite, le Forum mondial sur la facilitation en Colombie et au Cameroun, et le Symposium régional TRIP au Kazakhstan. Afin de renforcer davantage les capacités des États, l'OACI a proposé des cours de formation en ligne et en présentiel sur la Stratégie TRIP, qui ont attiré plus de 200 participants de 40 pays entre 2023 et 2025. Ces efforts ont complété la mise à jour continue des éléments indicatifs, qui restent accessibles sur le site web des publications TRIP de l'OACI.

La participation au Répertoire OACI de clés publiques a continué de croître comme l'avait vivement souhaité l'Assemblée à sa 41^e session. En mai 2025, 104 organismes émetteurs y étaient inscrits. L'utilisation du système continue également de croître, la liste de contrôle de l'OACI contenant désormais plus de 500 certificats, fiables car communiqués à l'OACI par des voies diplomatiques.

L'utilisation pilote du Répertoire de clés publiques par le secteur privé se poursuit. Les 55 entités qui y sont inscrites souhaitent utiliser les données pour renforcer la confiance dans leurs services liés aux documents et participer à des processus collaboratifs liés aux voyages. Un programme payant, qui devrait être lancé en 2026, est en cours d'élaboration.

Un nouveau contrat pour l'exploitation du Répertoire a été signé en mars 2025, assurant la continuité du service au-delà de la date d'expiration du contrat actuel en mars 2026. Le nouveau système offrira également des services et des fonctions améliorés à tous les participants et utilisateurs et est conçu pour s'adapter à l'évolution des besoins et des services.

Appendice D – Système d'échange de données sur les passagers

L'OACI reste un partenaire du Programme des Nations Unies de lutte contre le terrorisme axé sur les déplacements. Ce programme suit une approche fondée sur l'unité d'action des Nations Unies pour aider les États membres à renforcer leurs capacités de prévention, de détection, d'enquête et de poursuite en ce qui concerne les infractions terroristes et d'autres infractions graves, notamment les déplacements connexes des terroristes, en collectant et en analysant les données des passagers, y compris les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les dossiers passagers (PNR), conformément aux résolutions du Conseil de sécurité, aux SARP de l'Annexe 9 et aux autres obligations de droit international. Cela comprend l'aide à l'élaboration de lois sur la mise en place d'un système API ; à la collecte, au traitement et à la protection des données PNR ; et au développement d'une capacité opérationnelle pour le traitement et l'utilisation des données des passagers dans la lutte contre le terrorisme et les crimes graves, conformément aux normes internationales et aux principes des droits de l'homme.

A41-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

L'Assemblée de l'OACI, à sa 41^e session, a demandé que le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP), qui était alors en vigueur depuis cinq ans, soit mis à jour afin que les enseignements tirés et les évolutions intervenues depuis 2017 soient pris en compte. Ainsi, la deuxième édition du GASeP, qui se veut un document stratégique destiné à guider les États, le secteur et l'OACI dans leurs efforts pour renforcer la sûreté de l'aviation, a été élaborée par l'Équipe spéciale sur le GASeP du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et a été approuvée par le Conseil en juin 2024.

Le nouveau GASeP réaffirme l'objectif ambitieux de créer et de maintenir un système mondial de sûreté de l'aviation solide qui repose sur la mise en œuvre intégrale et effective des normes de sûreté de l'aviation de l'OACI par tous les États membres. La deuxième édition du GASeP se distingue par le suivi des progrès

accomplis au moyen d'auto-déclarations spontanées et des résultats du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), ainsi que par l'établissement de jalons pour évaluer les progrès dans le monde. Les États et le secteur sont encouragés à en tirer parti lors de la définition d'objectifs nationaux et de l'élaboration d'une feuille de route pour atteindre l'objectif ambitieux commun.

Depuis l'entrée en vigueur de la deuxième édition du GAsEP, des activités ont été réalisées afin de le promouvoir, notamment la table ronde tenue le 7 novembre 2024 à Dubaï (Émirats arabes unis) et la table ronde tenue le 10 décembre 2024 à Mascate (Sultanat d'Oman), dans le cadre de la Semaine de la sûreté 2024. Ces manifestations se sont avérées utiles et efficaces dans l'optique de la collaboration et du dialogue sur le nouveau GAsEP ainsi que de la promotion de la sûreté de l'aviation.

Afin de lancer le nouveau GAsEP et examiner les nouveaux enjeux dans le secteur de l'aviation, un débat ministériel de haut niveau a eu lieu le 11 décembre 2024, pendant la Semaine de la sûreté de l'OACI 2024, tenue sous les auspices de l'Autorité de l'aviation civile d'Oman, à Mascate, du 9 au 12 décembre 2024. Dix Ministres ont participé à ce débat, et sept ont prononcé des déclarations. Le débat a réaffirmé la détermination des États à renforcer la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, et a établi de grands principes, servant ainsi le nouvel objectif stratégique – Rendre chaque vol sûr et sécurisé. Il s'est conclu par l'adoption de la Déclaration de Mascate sur la sûreté et la cybersécurité de l'aviation, dont les principaux objectifs sont les suivants :

- Reconnaître que la sûreté et la cybersécurité de l'aviation sont indispensables au développement durable du transport aérien, qu'elles sont prioritaires et qu'elles doivent s'appuyer sur un financement adéquat ;
- Comprendre que l'absence d'incidents graves touchant la sûreté ou la cybersécurité de l'aviation ne signifie pas que le risque est moindre et qu'il reste essentiel de prendre les devants pour y faire face ;
- Appeler à une coopération mondiale accrue pour contrer les nouvelles menaces, y compris les cyberattaques et les menaces internes, tout en établissant des cadres de sûreté résilients pour l'avenir.

À sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI a remis à l'avant-plan l'importance cruciale d'atténuer les risques pour l'aviation civile au-dessus et à proximité de zones de conflit, à la suite de la destruction en 2020 du vol 752 d'Ukraine International Airlines (PS752), et a demandé à l'OACI de donner la priorité au programme de travail portant sur les risques liés aux zones de conflit et d'examiner et de mettre à jour le *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit* (Doc 10084), dont la première édition remonte à 2018.

Ainsi, la troisième édition du Doc 10084 a été publiée. Elle étoffe les conseils donnés aux États et aux exploitants en ce qui concerne les risques liés aux missiles sol-air (MSA), notamment les missiles balistiques, les missiles sol-sol (SSM) et les attaques air-air, et fournit des éléments indicatifs en matière de fermeture de l'espace aérien de zones de conflit et de réévaluation de l'espace aérien après un conflit. Elle comprend également de nouvelles lignes directrices pour l'harmonisation de l'évaluation et du signalement des risques. Depuis octobre 2023, cette version révisée peut être téléchargée, dans les six langues de l'OACI, sur le site web public de l'OACI (<https://www.icao.int/aviation-security-policy-section/Conflict-Zones>).

Les mesures de sensibilisation étant une composante importante d'une mise en œuvre efficace, l'OACI a élaboré et exécuté une stratégie alliant des communiqués de presse, des campagnes de sensibilisation

lors de forums régionaux et mondiaux de l'OACI à la réalisation d'une vidéo promotionnelle diffusée sur les médias sociaux. En outre, une séance tenue pendant l'édition 2024 de la Semaine de la sûreté de l'OACI [Mascate (Oman), du 9 au 12 décembre 2024] a porté sur la coordination et la collaboration entre les autorités civiles et les autorités militaires ainsi que sur l'innovation en vue d'assurer la sûreté des opérations. On y a mis en exergue les risques encourus par les vols civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, tout particulièrement sur fond d'incertitude et d'instabilité. On a aussi souligné l'importance cruciale de favoriser la collaboration et la coordination entre les parties prenantes de l'aviation civile, ainsi que la coopération entre les autorités de l'aviation civile et de l'aviation militaire, qui sont essentielles au maintien de la sécurité et de la sûreté des vols face à des défis croissants.

Depuis septembre 2024, en coopération avec le Comité consultatif *Pour un ciel plus sûr* et avec l'appui de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) pour les activités menées en Europe et en Afrique, l'OACI a organisé six séminaires consacrés aux processus d'évaluation des risques et au Doc 10084, qui se sont tenus dans les régions de l'OACI : à Bangkok (Thaïlande), à Almaty (Kazakhstan), à Marrakech (Maroc), à Saint-Domingue (République dominicaine), au Caire (Égypte) et à Nairobi (Kenya).

Appendice D – Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI

Afin de donner suite à la résolution A41-18 de l'Assemblée, appendice D, sur le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, le Secrétariat a continué d'évaluer et de mesurer la mise en œuvre durable et effective des normes de l'Annexe 17 et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté en suivant une approche fondée sur le risque et axée sur les résultats pour la hiérarchisation et en veillant à ce qu'il soit remédié rapidement aux carences graves. Du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2024, l'OACI a mené au total 114 activités USAP-CMA, qui comprenaient des audits sur site et fondés sur la documentation, des missions de validation, des séminaires régionaux, des cours de formation à l'intention des auditeurs et des cours en ligne de formation technique pour les auditeurs.

En consultation avec les États Membres par l'intermédiaire de son Groupe d'étude sur l'USAP-CMA, le Secrétariat a continué d'améliorer l'efficacité du programme. Parmi les points saillants de ces améliorations, on peut citer :

- a) la révision des questions de protocole (PQ) USAP-CMA afin de prendre en compte les amendements de l'Annexe 17 – *Sûreté*, et les amendements 29 et 30 de l'Annexe 9 – *Facilitation* ;
- b) l'adoption d'un système de classement chiffré pour toutes les informations sensibles relatives aux audits, associé à un mécanisme sécurisé pour l'envoi et la réception de données sensibles ;
- c) l'adoption d'un indicateur révisé pour mesurer la conformité avec les normes de l'Annexe 17 et représenter de manière plus précise les niveaux de conformité des États ainsi que les efforts qu'ils font pour mettre en œuvre les normes de l'Annexe 17 ;
- d) la réalisation d'une analyse dépersonnalisée et confidentielle afin de chercher des moyens possibles de partager avec d'autres organes du Groupe des experts des informations utiles sur les causes profondes des SSeC confirmées, afin de renforcer davantage la capacité à faire ressortir les tendances et à expliquer la non-conformité des États membres ;
- e) la préparation de la création d'un portail de la sûreté de l'aviation, qui centraliserait et sécuriserait l'accès à toutes les plates-formes existantes liées à la sûreté de l'aviation telles que la plate-forme AVSECPaedia, la base de données sur les actes d'intervention illicite (AUID), la plate-forme en ligne du Réseau PoC et le système de notification électronique des différences (EFOD). En outre, les États pourraient ainsi disposer d'un accès direct et sécurisé au logiciel de gestion des audits, et par conséquent consulter les rapports et les statistiques et télécharger les plans d'actions

correctives (PAC) et d'autres documents, ce qui réduirait au minimum les échanges par courrier électronique ;

- f) l'ajustement du processus de programmation des audits de l'USAP CMA afin d'informer les États plus tôt et de contribuer à réduire le nombre de demandes de report.

En outre, le Secrétariat continue :

- a) de préparer un bulletin d'information semestriel et d'organiser des séances annuelles de formation en ligne à l'intention des auditeurs de l'USAP-CMA afin de renforcer davantage la formation périodique ;
- b) d'afficher la liste des coordonnateurs nationaux et leurs coordonnées sur le portail sécurisé de l'USAP ;
- c) de publier l'analyse annuelle des résultats d'audit USAP-CMA sur le portail sécurisé de l'USAP.

Appendice E – Programme de soutien à la mise en œuvre et de développement – Sûreté, de l'OACI (ISD-SEC)

Conformément à la résolution A41-18 de l'Assemblée et aux objectifs prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), l'OACI vise entre autres à mettre en œuvre une assistance ciblée pour remédier aux carences recensées dans les États membres. L'objectif principal de l'assistance à la sûreté de l'aviation et à la facilitation est d'aider les États membres à résoudre les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) recensées dans le cadre du Programme d'audits de sûreté de l'aviation (USAP) de l'OACI et d'aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 – *Facilitation*, et de l'Annexe 17 – *Sûreté* – Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

Les plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation (ASIP) sont conçus spécifiquement pour chaque État sur la base des résultats des évaluations des besoins et des critères d'assistance de cet État, et peuvent être lancés à la suite d'un audit USAP ou à la demande de l'État. Chaque phase d'un ASIP comporte des indicateurs de performance, des conditions et des mesures d'assurance de la qualité qui doivent être respectés avant le lancement de la phase suivante. Par conséquent, la capacité d'un État à achever un ASIP dépend de plusieurs facteurs, y compris la capacité de l'OACI à fournir une assistance à l'État et la capacité de celui-ci à remplir les conditions de l'ASIP pour assurer la mise en œuvre efficace de mesures de sûreté améliorées. Au cours du triennat 2023-2025, 13 ASIP étaient actifs, trois ont été achevés et cinq ont été demandés.

Le programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation administre l'organisation de sept cours et de neuf ateliers sur la sûreté de l'aviation. Afin d'assurer une formation à la sûreté de l'aviation à tous les États membres dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté », ce programme administre également le réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'Organisation. Le réseau de CFSA compte actuellement 35 centres en activité dans les sept régions de l'OACI. En 2023 et en 2024, un total de 78 cours et ateliers sur la sûreté de l'aviation ont été organisés et parrainés par l'OACI par l'intermédiaire du réseau de CFSA. Ces activités ont rassemblé 1 202 spécialistes de la sûreté de l'aviation de 103 États membres.

En outre, le Secrétariat reconnaît la nécessité non seulement de continuer à mettre à jour la formation existante pour l'harmoniser avec la version actuelle de l'Annexe 17, les SARP relatives à la sûreté de l'Annexe 9 et le Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973 – Diffusion restreinte), mais aussi d'élaborer de nouveaux modules de formation à la sûreté de l'aviation et à la facilitation sur les lacunes du portefeuille actuel et les nouvelles menaces.

A41-19 : Cybersécurité de l'aviation civile

L'OACI continue de plaider en faveur de la ratification universelle de la Convention de Beijing de 2010 et du Protocole de Beijing de 2010 dans toutes les enceintes nationales et internationales. La ratification de ces instruments est encouragée dans toutes les activités liées à la cybersécurité dans l'aviation que mène l'OACI ou auxquelles elle participe.

La coordination entre les groupes d'experts ainsi qu'entre les experts du Secrétariat n'a cessé de s'améliorer au cours du dernier triennat, conformément au nouveau mécanisme mis en place par l'OACI pour assurer la cybersécurité dans l'aviation. Le nouveau plan d'activités de l'OACI offre un espace de collaboration sur des thèmes transversaux, notamment la cybersécurité dans l'aviation.

A41-20 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

Le CAEP a actualisé les tendances mondiales en matière d'environnement concernant le bruit, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les émissions d'aéronefs concernant la qualité de l'air locale, pour donner suite à la demande à cet effet formulée par l'Assemblée.

S'agissant du bruit des aéronefs, à sa treizième réunion (CAEP/13), le CAEP est convenu de recommander au Conseil d'examiner les amendements de l'Annexe 16, volume I – *Bruit des aéronefs*, et au *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), volume I – *Procédures de certification acoustique des aéronefs*, notamment le nouveau chapitre portant sur une norme relative au bruit à l'atterrissage et au décollage (LTO) applicable aux types d'avions supersoniques, et le nouveau chapitre sur une norme relative au bruit LTO plus stricte pour les nouveaux types d'avions subsoniques à la suite des analyses duales intégrées de la rigueur des normes relatives au bruit et aux émissions de CO₂.

S'agissant des émissions de CO₂, à sa treizième réunion (CAEP/13), le CAEP est convenu de recommander au Conseil d'examiner les amendements de l'Annexe 16, volume III – *Émissions de CO₂ des avions*, et du Doc 9501, volume III – *Procédures pour la certification-émissions de CO₂ des avions*, notamment les normes plus strictes en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux types d'avions subsoniques et pour les types d'avions subsoniques en production.

Par ailleurs, l'OACI poursuit ses discussions et sa collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies pour faire progresser les mesures liées à l'environnement et contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU, entre autres en ce qui concerne la pollution plastique et la biodiversité.

A41-21 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques

Comme demandé dans la résolution A41-21, l'OACI et ses États membres, en collaboration avec toutes les parties prenantes concernées, ont réalisé des progrès importants dans la réduction des émissions provenant de l'aviation internationale, tout en veillant à ce que le rôle de chef de file que l'OACI continue de jouer en matière d'aviation internationale et de changement climatique soit largement reconnu par les autres organisations du système des Nations Unies et les organisations internationales.

En particulier, afin de faire progresser la transition vers des sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, l'OACI a convoqué la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants

alternatifs (CAAF/3), qui s'est tenue en novembre 2023. La Conférence a abouti à l'accord sur le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables, les carburants d'aviation à moindre émission de carbone et autres énergies plus propres pour l'aviation, et a été suivie de l'approbation par le Conseil, en juin 2024, de la Feuille de route de l'OACI relative à la mise en œuvre des résultats de la CAAF/3 et du LTAG, qui s'articule autour de quatre composantes interdépendantes : 1) la politique et la planification ; 2) le cadre réglementaire ; 3) le soutien à la mise en œuvre ; et 4) le financement.

Pour donner suite au paragraphe 9 de la résolution A41-21 et à une nouvelle demande du Conseil, et comme le prévoit le Cadre mondial adopté par la CAAF/3, le CAEP a élaboré la méthode de suivi et d'établissement de rapports concernant le LTAG (LMR), qui combine des évaluations rétrospectives permettant de suivre la performance historique réelle de l'aviation internationale par rapport à des jalons tels que celui établi par la CAAF/3, et des évaluations prospectives à l'horizon 2050. Le CAEP a également élaboré une approche échelonnée de la méthode LMR, comprenant une méthode de base (volet 1) et ses améliorations ultérieures qui nécessiteraient un surcroît de ressources et de capacités en matière de données et de modélisation (volets 2 et 3). Cette approche peut permettre une mise en œuvre par étape de la méthode LMR.

Les outils OACI de suivi des mesures en faveur de l'énergie propre, qui sont constamment mis à jour, permettent de suivre les progrès réalisés eu égard au Cadre mondial de l'OACI et de ses quatre composantes. L'OACI a également continué à aider les États à élaborer et à mettre à jour leurs plans d'action volontaires pour réduire les émissions de CO₂. En mars 2025, 150 États avaient soumis leurs plans d'action, représentant plus de 99 % du trafic aérien international. L'État des lieux sur le LTAG, une activité annuelle, a également permis à l'OACI de suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre du LTAG et du Cadre mondial.

La mise en œuvre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables (Programme ACT-SAF) a également été couronnée de succès. En mars 2025, 106 États et 123 organisations y avaient adhéré. Les 18 séances de formation ACT-SAF ont assuré aux partenaires une formation complète sur un éventail de sujets importants liés aux SAF. S'agissant de la réalisation d'études, le Programme ACT-SAF a également poursuivi sur sa lancée, 22 études de faisabilité et études de mise en œuvre des activités relatives aux SAF étant en cours ou prévues.

Afin de faciliter l'appui au financement et à l'investissement en vue de la réalisation du LTAG, l'OACI mise sur le développement du pôle d'investissement financier (Finvest Hub) par la conclusion d'un accord avec l'IRENA visant à créer un module Finvest Hub pour la plate-forme de financement accéléré de la transition énergétique (ETAF) de l'IRENA.

L'OACI a continué d'appuyer l'Initiative des Nations Unies pour la neutralité climatique en mettant régulièrement à jour le calculateur OACI d'émissions de carbone (ICEC), l'outil officiel de calcul des émissions des voyages aériens qu'elle met à la disposition des entités des Nations Unies. En 2024, 58 entités des Nations Unies l'ont utilisé pour calculer les émissions de leurs voyages aériens.

A41-22 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Comme demandé par l'Assemblée dans la résolution A41-22, le Conseil a continué de superviser et d'actualiser le cadre de mise en œuvre du CORSIA, avec l'appui de son Comité du climat et de

l'environnement, de son Organe consultatif technique (TAB) et de son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

En mars 2023, le Conseil a adopté les amendements de l'Annexe 16, volume IV, qui tiennent compte des modifications apportées aux éléments de conception du CORSIA dans la résolution A41-22 et des recommandations techniques découlant de la réunion CAEP/12, tenue en février 2022. Les amendements sont entrés en vigueur en tant que deuxième édition de l'Annexe 16, volume IV, le 1^{er} janvier 2024.

En octobre 2023, l'OACI a publié la troisième édition du Doc 9501, volume IV, qui contient des orientations techniques sur la mise en œuvre du CORSIA actualisées par le CAEP pour aider les parties concernées dans la mise en œuvre des SARP figurant dans la deuxième édition de l'Annexe 16, volume IV.

D'autres amendements techniques de l'Annexe 16, volume IV, et au Doc 9501, volume IV, ont été recommandés à la réunion CAEP/13 de février 2025 pour examen par le Conseil.

Depuis la dernière session de l'Assemblée, le Conseil a continué d'examiner et d'approuver des mises à jour des documents de l'OACI relatifs aux cinq éléments de mise en œuvre du CORSIA. Par exemple, le nombre d'États participant volontairement au CORSIA a continué d'augmenter pour atteindre 126 (2024) et 129 (2025). Pour 2026, leur nombre sera déterminé d'ici la fin juin 2025.

S'agissant du système MRV du CORSIA, l'OACI a mis à jour le Registre central du CORSIA (RCC) en mars 2024 en tenant compte des obligations actualisées en matière de déclaration figurant dans la deuxième édition de l'Annexe 16, volume IV. Depuis la dernière session de l'Assemblée, les États ont soumis leurs rapports sur les émissions de CO₂ au moyen du RCC pour les trois années de la phase pilote du CORSIA (2021, 2022 et 2023). Pour 2023, la couverture des émissions de CO₂ s'est établie à 99 %, ce qui constitue un niveau inédit.

En ce qui concerne les obligations de compensation au titre du CORSIA, l'OACI a publié des éditions annuelles du document de l'OACI intitulé *CORSIA – Facteur de croissance sectorielle (SGF) annuelle* établissant la valeur du SGF pour 2021, 2022 et 2023. Étant donné que les valeurs SGF₂₀₂₁, SGF₂₀₂₂ et SGF₂₀₂₃ sont nulles, aucune obligation de compensation n'a été accumulée au cours de la phase pilote du CORSIA.

Depuis la dernière session de l'Assemblée, les cinq documents de l'OACI relatifs aux carburants admissibles CORSIA ont été régulièrement actualisés par le Conseil avec l'appui technique du CAEP. L'actualisation portait sur les critères de durabilité, sur les valeurs par défaut et les méthodes d'évaluation pendant le cycle de vie des émissions des nouvelles sources et filières de carburant, ainsi que sur le cadre du programme de certification de la durabilité.

L'Organe consultatif technique (TAB) évalue les programmes d'unités d'émissions afin de recommander ceux qui sont admissibles à fournir des unités d'émissions admissibles CORSIA. Il ressort de son évaluation pour 2024 que 11 programmes sont admissibles à fournir des unités d'émissions admissibles pour la phase pilote du CORSIA (2021-2023), et que six programmes le sont également pour la première phase du CORSIA (2024-2026). Le TAB rend régulièrement compte au Conseil de l'offre potentielle d'unités d'émissions admissibles CORSIA, sur la base des renseignements fournis par les programmes admissibles.

Le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) continuent d'aider les États dans la mise en œuvre du CORSIA. Les partenariats de parrainage, auxquels participent actuellement plus de 130 États offrant un appui et États demandeurs, assurent une mise en œuvre rigoureuse, dans les délais prévus, du CORSIA. L'OACI a également continué à élaborer et à mettre à jour des documents d'information sur le CORSIA, notamment une foire aux

questions (FAQ), le bulletin d'information mensuel sur le CORSIA et des mises à jour périodiques du document Naviguer le CORSIA.

En mars 2023, le Conseil a entamé ses travaux sur l'examen périodique du CORSIA de 2025 avec l'appui technique du CAEP. Il examinera la dernière version des contributions techniques et des analyses du CAEP en juin 2025, en vue de la présentation du rapport du Conseil à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI.

A41-23 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI

Afin de mettre en œuvre la résolution A41-23, l'OACI a entrepris une transformation ambitieuse qui s'appuie sur le Plan d'activités 2023-2025 dans le respect des principes de la gestion axée sur les résultats, et qui est systématiquement harmonisée avec la planification stratégique.

La planification stratégique a progressé grâce à l'adoption du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI et à l'élaboration du Plan d'activités 2026-2028, sous la direction d'un groupe consultatif établi par le Conseil. Ces outils de planification reflètent les domaines d'intervention prioritaires de l'OACI et ils ont été élaborés suivant les principes de la gestion axée sur les résultats (RBM). Le cadre de suivi des performances, qui comporte des indicateurs portant sur les résultats et les réalisations, est utilisé dans l'examen continu des progrès, et le plan opérationnel triennal fait état des projets prioritaires.

S'agissant de la gouvernance, le Conseil a approuvé le dispositif d'application du principe de responsabilité de l'OACI à sa 232^e session et a entamé la phase 2 de sa mise en œuvre, qui comporte de nouveaux mécanismes de gouvernance interne, un cadre de délégation de pouvoirs et des indicateurs de performance pour les huit piliers de la responsabilité. La gestion globale des risques a été transférée au Bureau des finances en 2024, et l'OACI a atteint le niveau « établi » du Modèle de maturité de référence pour la gestion des risques dans le système des Nations Unies, en respectant pleinement les critères du Corps commun d'inspection (CCI). Sur la base du cadre de gestion globale des risques, l'OACI a amélioré la prise de décisions fondées sur les risques, ainsi que les déclarations relatives au contrôle interne dans les états financiers. Des outils tels que la version numérique de la déclaration d'assurance de la direction ont été élaborés pour évaluer les contrôles internes, parallèlement aux registres des risques des bureaux régionaux et aux modules de formation.

Grâce aux processus d'examen interne de l'OACI, à la planification fondée sur les risques et au contrôle assuré par le Conseil, les faits nouveaux qui marquent le triennat ont été pris en compte. Parallèlement, l'OACI a progressé dans le renforcement des partenariats et la mobilisation des ressources. Une nouvelle politique de recouvrement des coûts et la stratégie de mobilisation des ressources ont favorisé la viabilité budgétaire. Le Secrétariat a promu le Plan stratégique à l'échelle mondiale et a revu la structure organisationnelle afin d'améliorer l'harmonisation. L'OACI a veillé à éviter les conflits d'intérêts lors de la formation de partenariats et dans la gestion des financements volontaires, tout en renforçant la transparence grâce à une meilleure communication avec les États membres et les parties prenantes. Ces efforts ont accru la participation des acteurs non traditionnels, et l'OACI a commencé à tirer parti plus systématiquement des compétences externes.

La mise en œuvre a été appuyée par la Stratégie de transformation du Secrétariat de l'OACI (approuvée en 2022), par l'équipe chargée de la transformation, et par des audits et évaluations coordonnés, et a bénéficié des contributions du Comité consultatif sur l'évaluation et les audits (EAAC), du Bureau de contrôle interne de l'OACI et d'un auditeur externe. Il convient également de souligner le lancement d'un nouvel Intranet, la formation sur la déontologie, le Cadre de déontologie de l'OACI et la désignation d'un ombudsman.

Pour ce qui est de la transformation numérique, l'OACI a obtenu la certification ISO 27001 après avoir achevé sa feuille de route sur la sécurité de l'information et lancé le système Quantum, un progiciel de gestion intégré (PGI) sous la gouverne d'un consortium dirigé par le PNUD. Parmi les autres projets numériques, citons l'outil Performance, suivi et rapports institutionnels (CPMR), le système relatif aux SARP et le système de gestion de la relation clients, le système de gestion des services linguistiques, et le projet de système de gestion des documents et des SARP, qui visent tous à rationaliser les processus, à faciliter l'établissement de rapports axés sur les résultats et à améliorer l'efficacité et l'accès à l'information.

Un nouvel objectif de transformation a été présenté, approuvé par le Conseil et mis en œuvre. Il repose sur trois piliers fondamentaux (transformation des personnes et de la culture, transformation numérique et transformation organisationnelle) et comporte six réalisations : personnes et culture, principes et valeurs, numérisation, modernisation, gestion financière et réformes organisationnelles stratégiques. Cette initiative visait à réorienter l'OACI pour en faire une organisation moderne, adaptative et collaborative offrant des services améliorés aux États.

Dans l'ensemble, les initiatives de l'OACI témoignent d'un engagement ferme en faveur d'une réforme des procédures, de la gestion et de l'administration, qui fait suite à l'appel lancé dans la résolution en faveur d'une modernisation de la gouvernance, d'un renforcement du contrôle, d'une amélioration de la qualité du milieu de travail, et d'activités transparentes, axées sur les résultats et adaptées aux défis, traditionnels et nouveaux.

A41-24 : Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

Comme demandé dans la résolution A41-24, l'OACI a, au bénéfice des États membres, élaboré une version actualisée de la Politique de l'OACI sur les interactions avec des parties externes, qui a été approuvée par le Conseil à sa 233^e session. Cette politique actualisée rationalise les processus liés à la signature d'accords avec des parties externes et à l'autorisation d'utiliser le nom et l'emblème de l'OACI, tout en renforçant les procédures de diligence raisonnable applicables. Cette politique, conjuguée au cadre complet de diligence raisonnable qui a été élaboré, a permis à l'Organisation de tirer plus efficacement parti des ressources et des compétences de ses partenaires et d'autres parties prenantes. Elle contribue également à renforcer la viabilité des ressources financières de l'OACI tout en protégeant cette dernière contre les risques liés aux engagements externes.

Pour faire suite à la demande adressée au Secrétaire général de l'OACI dans la résolution A41-24, l'Organisation a réalisé une analyse des besoins en aviation des PDSL en tenant compte du Plan stratégique 2026-2050 et des objectifs stratégiques de l'OACI. Cette analyse identifie les lacunes et les possibilités en vue d'améliorer la connectivité du transport aérien dans les PDSL et d'en accroître la durabilité et la sécurité. Il s'agit d'appuyer le développement économique de ces pays par l'amélioration des infrastructures et des politiques, la promotion des objectifs environnementaux au moyen d'initiatives écologiques et le renforcement de la conformité avec les SARP de l'OACI. L'analyse encourage également le renforcement des capacités, la transformation numérique et l'innovation afin de garantir un développement résilient et inclusif de l'aviation dans les PDSL. L'analyse a été réalisée en consultation avec le Groupe de travail informel sur les PDSL, au sein duquel les 32 PDSL sont représentés.

A41-25 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

À la suite de l'approbation par le Conseil de la [Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI](#), qui vise à harmoniser la gestion des programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI en suivant l'approche d'une OACI intégrée, des progrès ont été réalisés sur la voie d'une coordination cohérente et collaborative de l'ensemble des activités de soutien à la mise en œuvre au sein de l'Organisation. De plus, la Politique a pour but de renforcer et d'harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, d'intégrer ces efforts dans le Plan d'activités de l'OACI et de veiller à ce que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quels que soient la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé.

Au cours du triennat, la mise en œuvre de la Politique a permis une coopération et une coordination renforcées pour éviter les doubles emplois et la redondance et veiller à une attribution plus efficace des ressources limitées dont dispose l'Organisation. L'application de la Politique a considérablement progressé grâce aux travaux du Groupe de soutien à la mise en œuvre de l'OACI sur des initiatives clés, par exemple :

- i) la finalisation des processus et des procédures en vertu de la Politique ;
- ii) la mise en place et l'amélioration d'une plate-forme de soutien à la mise en œuvre ;
- iii) l'établissement et la mise en place du Comité des fonds de contributions volontaires.

Le Groupe de soutien à la mise en œuvre a également assuré la coordination des équipes d'action en faveur du soutien à la mise en œuvre (IS-AT) mises sur pied pour renforcer la cohésion et les résultats des activités de développement commercial à l'OACI. Les travaux de ces équipes ont permis de constituer un portefeuille plus étoffé de nouvelles occasions commerciales, qui se sont traduites par le lancement de projets et d'activités dans l'ensemble des régions de l'OACI, contribuant ainsi aux efforts de diversification géographique.

A41-26 : Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation

L'Organisation reste déterminée à faire progresser l'égalité des sexes en réalisant des initiatives qui visent à appuyer la mise en œuvre de la résolution A41-26. Il s'agit notamment d'intégrer l'égalité des sexes dans les processus de planification stratégique et dans tous les axes de travail pertinents, de s'efforcer d'améliorer la collecte et l'analyse des données au-delà du personnel titulaire d'une licence, et de poursuivre les activités de sensibilisation, de promotion et de renforcement des capacités auprès des États.

A41-27 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

Pour mettre en œuvre la résolution A41-27 de l'Assemblée, le Conseil et le Secrétariat ont pris des mesures au cours du triennat 2023-2025 sur divers sujets, allant de la réglementation économique, de l'imposition, de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne aux données et statistiques sur l'aviation, en passant par les prévisions et analyses économiques.

Dans le domaine de la réglementation économique, l'OACI a élaboré des orientations générales à l'appui de la libéralisation du transport aérien international, notamment l'investissement étranger dans les entreprises de transport aérien et la libéralisation du fret. Le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) a fait l'objet de premières mises à jour, et les travaux préparatoires de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) en 2026 ont commencé. Le Conseil a également étudié les aspects réglementaires des systèmes d'aéronef non habité (UAS) et a créé un mécanisme ad hoc dans le cadre du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien.

En ce qui concerne l'imposition, l'OACI a coordonné son action avec l'industrie et le Comité d'experts de la coopération internationale en matière fiscale en réponse aux modifications qu'il a été proposé d'apporter au modèle de convention fiscale des Nations Unies, lesquelles autoriseraient l'imposition à la source des revenus des entreprises de transport aérien. Une lettre a été envoyée aux États pour les exhorter à aligner leurs positions sur les dispositions de la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) et éviter ainsi la double imposition.

S'agissant des services aéroportuaires et des services de navigation aérienne, l'OACI a publié la 10^e édition du Doc 9082 et la 6^e édition du Doc 9161. Elle a élaboré des orientations sur le financement des fonctions de supervision, l'infrastructure naissante, l'intégration des systèmes d'aéronef non habité et de la mobilité aérienne avancée, et les services de météorologie de l'espace. La proposition de système de recouvrement des coûts pour les services de météorologie de l'espace n'a finalement pas été retenue, en raison des divergences de vues entre les États membres.

S'agissant des données et des statistiques sur l'aviation, l'OACI a réussi à en obtenir de la quasi-totalité des États membres, elle a pris en considération des sources officielles et des sources de mégadonnées, et elle a mis en place des outils avancés de veille économique, notamment des tableaux de bord et des indices de connectivité, pour soutenir la prise de décisions fondée sur les données.

En ce qui concerne les prévisions, la planification et les analyses économiques, l'OACI a renforcé les capacités de prévision du trafic et de la main-d'œuvre, a fait progresser le cadre méthodologique de l'indice mondial de compétitivité de l'aviation et a produit des études économiques à l'appui de la planification de l'infrastructure, des investissements et du partage des recettes entre transporteurs aériens. Le système de taux de base applicable au transport du courrier-avion est demeuré le socle du règlement des frais postaux internationaux et du commerce électronique.

Compte tenu de ces progrès, le Conseil a révisé en profondeur la résolution A41-27 et soumis une version révisée de l'exposé récapitulatif pour examen par l'Assemblée à sa 42^e session.

A41-28 : Budgets pour 2023, 2024 et 2025

Section A : aucune mesure n'est requise.

Section B : aucune mesure n'est requise.

Section C : aucune mesure n'est requise.

A41-29 : Contributions au Fonds général pour 2023, 2024 et 2025

Le Secrétaire général a notifié aux États membres leurs contributions pour 2023 dans les lettres aux États A1/8-22/104, A 1/8-23/44 et A 1/8-23/65 ; pour 2024, dans les lettres aux États A 1/8-23/74, A 1/8-24/56 et A 1/8- 24/87 ; et pour 2025, dans les lettres aux États A 1/8-24/100 et A 1/8-25/55.

A41-30 : Fonds de roulement

Aucune autre mesure n'est requise.

A41-31 : Amendement du Règlement financier

Le *Règlement financier de l'OACI*, dix-septième édition (Doc 7515/17), de 2023 a été publié tel qu'approuvé à la 41^e session de l'Assemblée.

A41-32 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2019, 2020 et 2021 et examen des rapports de vérification correspondants

Aucune autre mesure n'est requise.

A41-33 : Nomination du Commissaire aux comptes

Aucune autre mesure n'est requise.

— FIN —