

Doc 9958



# **Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010)**

---

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

Organisation de l'aviation civile internationale

5. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A22-20.

**A37-18 : 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**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A36-22, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

*Considérant* que la Résolution A36-22 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

*Considérant* qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

*Considérant* qu'il est nécessaire de définir une politique particulière de l'OACI concernant les incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale (Résolution A37-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*), et les préoccupations croissantes concernant l'aviation et les changements climatiques, dans le cadre des politiques et pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec la Résolution A37-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. Déclare que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A37-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, annule et remplace la Résolution A36-22.

## APPENDICE A

### Généralités

L'Assemblée,

*Considérant* qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension (...) » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à (...) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

*Considérant* que beaucoup des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

*Considérant* que tous les États contractants de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi de maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

*Considérant* que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

*Considérant* que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent donc être prises rapidement pour garantir que cette croissance soit compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

*Considérant* que des renseignements fiables et de la meilleure qualité possible sur les effets environnementaux de l'aviation sont indispensables pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants,

*Considérant* que dans la mesure où il existe des interdépendances reconnues des incidences de l'aviation sur l'environnement, telles que le bruit et les émissions des moteurs, celles-ci doivent être prises en compte lors de la définition de politiques de contrôle des sources et d'atténuation opérationnelle,

*Considérant* que la gestion et la conception de l'espace aérien peuvent jouer un rôle pour combattre les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale, et que les questions économiques et institutionnelles corrélatives doivent être traitées par les États, individuellement ou collectivement sur une base régionale,

*Considérant* que la coopération avec d'autres organisations internationales est importante pour faire avancer la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et pour élaborer les politiques appropriées afin de combattre ces incidences,

*Reconnaissant* l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants de rechange pour l'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement,

1. *Déclare* que l'OACI, en tant qu'institution des Nations Unies qui est le chef de file pour les questions relatives à l'aviation civile internationale, a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera de s'en occuper et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses États membres, d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'OACI et ses États contractants s'efforceront :

- a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;
- b) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- c) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale ;

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI continue à jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile internationale liées à l'environnement et *demande* au Conseil de garder l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions qui reconnaissent la gravité des défis auxquels le secteur est confronté ;

3. *Demande* au Conseil d'évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation et de continuer à créer des outils à cette fin ;

4. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;

5. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;

6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit et des émissions de moteurs d'aviation ainsi que sur la politique et les éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers ;

7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États contractants d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;

8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information et les données scientifiques nécessaires pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;

9. *Encourage* le Conseil à continuer de coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;

10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

**APPENDICE B****Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures  
et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement**

L'Assemblée,

*Considérant* que le problème du bruit des aéronefs au voisinage d'un grand nombre d'aéroports du monde, qui continue à susciter l'inquiétude du public et qui limite l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire, exige que les mesures nécessaires soient prises,

*Considérant* que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées aux incidences environnementales des émissions des aéronefs aux échelles locales et mondiales, que cette incidence reste préoccupante et qu'elle nécessite des mesures appropriées,

*Reconnaissant* qu'il y a des interdépendances liées à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

*Considérant* que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour qu'il contribue à l'élaboration de nouvelles normes, pratiques recommandées et procédures et/ou de nouveaux éléments indicatifs sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation,

*Considérant* que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume I, *Bruit des aéronefs*, qui contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques (à l'exception des avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical) et qu'il a notifié cette décision aux États contractants,

*Considérant* que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions pour les nouveaux moteurs d'aviation et qu'il a notifié cette décision aux États contractants,

*Considérant* que le Conseil a entrepris des travaux visant l'élaboration et l'adoption d'une norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs et qu'il a notifié cette décision aux États contractants,

Considérant que des orientations de politique de l'OACI sur des mesures pour répondre à des préoccupations environnementales concernant le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation ont été publiées,

*Considérant* que le Conseil a adopté des objectifs technologiques à moyen et à court terme pour la réduction du bruit et des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) tout en faisant des progrès significatifs concernant les objectifs technologiques et opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant des aéronefs,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006, et les travaux entrepris en 2010 sur l'évaluation de scénarios envisageant des normes sur le bruit plus strictes ;

2. *Accueille favorablement* l'examen par le Conseil, en mai 2010, des nouvelles normes, plus strictes, applicables aux émissions de NO<sub>x</sub>, qu'il est proposé de mettre en œuvre le 31 décembre 2013, ainsi que de la possibilité d'arrêter la production des moteurs d'aviation qui ne répondent pas aux normes actuelles relatives aux émissions de NO<sub>x</sub>, qu'il est proposé de mettre en œuvre le 31 décembre 2012 ;

3. *Accueille favorablement* le plan approuvé par le Conseil en mai 2010 pour l'élaboration d'une norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs ;

4. *Demande* au Conseil, avec l'aide et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales, de poursuivre énergiquement les travaux visant à élaborer des normes, pratiques recommandées et procédures et/ou des éléments indicatifs traitant de l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;
5. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil en mai 2010 d'objectifs technologiques à moyen et à long termes en ce qui concerne la réduction du bruit des aéronefs et des émissions NO<sub>x</sub> des moteurs d'aviation ;
6. *Demande* au Conseil d'établir avec l'assistance et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long termes concernant la consommation de carburant des aéronefs, en plus de l'élaboration récente d'objectifs concernant la réduction des NO<sub>x</sub> et du bruit ;
7. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;
8. *Prie instamment* les États contractants des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
9. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;
10. *Prie instamment* les États contractants d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 4 du présent appendice ;
11. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec d'autres organisations internationales dans ce domaine.

## APPENDICE C

### **Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs**

L'Assemblée,

*Considérant* que l'OACI a pour objectif de promouvoir le plus haut degré possible d'uniformité dans l'aviation civile internationale, notamment des règlements environnementaux,

*Considérant* que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux visant à atténuer le bruit des aéronefs pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique,

*Considérant* que la gravité du problème du bruit des aéronefs à de nombreux aéroports a entraîné des mesures qui limitent l'exploitation des aéronefs et qu'elle a suscité une opposition vigoureuse à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

*Considérant* que l'OACI s'est engagée à mettre tout en œuvre pour porter à un niveau maximal la compatibilité entre le développement sûr, économique, efficace et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, et qu'elle poursuit activement l'idée d'une « approche équilibrée » pour réduire le bruit des aéronefs et d'éléments d'orientation de l'OACI sur la façon dont les États pourraient suivre une telle approche,

*Considérant* que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et des restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible,

*Considérant* que l'évaluation des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs est un outil indispensable pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États contractants,

*Considérant* qu'il appartient aux États contractants de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI,

*Considérant* que les orientations OACI produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée [*Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829)] ont ensuite été actualisées,

*Reconnaissant* que les solutions à apporter aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux caractéristiques propres à l'aéroport auquel ces solutions seront appliquées, ce qui appelle la recherche des solutions aéroport par aéroport, et que des solutions identiques peuvent être appliquées si les mêmes problèmes de bruit sont constatés à des aéroports,

*Reconnaissant* que les mesures prises pour atténuer le bruit peuvent avoir des incidences de coût marquées pour les exploitants aériens et les autres parties prenantes, en particulier ceux des pays en développement,

*Reconnaissant* que les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'« approche équilibrée » de l'OACI,

*Reconnaissant* que certains États peuvent aussi avoir des politiques de gestion du bruit plus générales,

*Considérant* que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des aéronefs plus silencieux devraient être préservées en tenant compte du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiétement urbain incompatible autour des aéroports,

1. *Invite* tous les États contractants de l'OACI et les organisations internationales à reconnaître le rôle de premier plan qui revient à l'OACI lorsqu'il s'agit de traiter des problèmes du bruit des aéronefs ;

2. *Prie instamment* les États :

a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;

b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :

1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;

2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;

- 3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;
3. *Encourage* les États :
    - a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens, en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
    - b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiètement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;
    - c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
    - d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;
  4. *Demande* aux États :
    - a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
    - b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;
    - c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;
  5. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;
  6. *Demande* au Conseil :
    - a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
    - b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
    - c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;
  7. *Appelle* les États à appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.



**APPENDICE D****Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16**

L'Assemblée,

*Considérant* que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives aux niveaux de bruit des avions à réaction subsoniques,

*Considérant* qu'aux fins du présent appendice, le retrait progressif est défini comme étant un retrait du service international d'une catégorie d'aéronefs fondée sur le bruit à tous les aéroports d'un ou de plusieurs États,

*Considérant* que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a conclu qu'un retrait général des aéronefs du Chapitre 3 par tous les pays qui ont imposé un retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 n'est pas justifié du point de vue des coûts-avantages,

*Considérant* que certains États ont imposé ou entrepris d'imposer le retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou envisagent de le faire,

*Reconnaissant* que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visent pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

*Reconnaissant* que les restrictions d'exploitation des avions actuels pourraient augmenter les coûts des compagnies aériennes et imposer un lourd fardeau économique, en particulier aux exploitants d'aéronefs qui ne disposent peut-être pas des ressources financières nécessaires pour se rééquiper, tels que ceux de pays en développement,

*Considérant* que la solution des problèmes liés au bruit des avions doit être fondée sur la reconnaissance mutuelle des difficultés rencontrées par les États et sur un équilibre entre leurs diverses préoccupations,

1. *Prie instamment* les États de n'imposer aucun retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 avant d'avoir examiné :

- a) si l'attrition normale des flottes existantes de ces avions ne permet pas d'assurer la protection nécessaire de l'environnement sonore aux abords des aéroports ;
- b) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par une réglementation qui empêcherait leurs exploitants d'ajouter de tels avions à leurs flottes, que ce soit par achat, location, affrètement ou banalisation, ou bien par des incitations à accélérer la modernisation des flottes ;
- c) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par des restrictions limitées aux aéroports et aux pistes dont ils auront déterminé et déclaré que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit, ainsi qu'aux périodes où les nuisances sont les plus grandes ;
- d) les incidences de toute restriction sur les autres États concernés, en les consultant et en leur donnant un préavis raisonnable quant à leurs intentions ;

2. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 1, décident d'imposer le retrait progressif des avions qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3 :

- a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;
  - b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;
  - c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1 ;
  - d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;
3. *Encourage vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional en vue :
- a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions ;
  - b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée ;
4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3 ou 4 ;
5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution ;
6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

## APPENDICE E

### Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives au bruit des avions à réaction subsoniques,

*Considérant* qu'aux fins du présent appendice une restriction d'exploitation est définie comme étant toute mesure liée au bruit, qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport,

*Considérant* que l'Appendice C à la présente résolution demande aux États d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit lorsqu'ils cherchent à résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux,

*Considérant* que l'ampleur des futures réductions du bruit à la source sera limitée, puisque les améliorations déjà obtenues dans le domaine technologique correspondant sont graduellement apportées à la flotte et qu'il n'est pas prévu de percée significative dans ce domaine dans l'avenir prévisible,

*Considérant* qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiètement urbain se poursuive dans certains cas,

*Considérant* que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, qu'à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États,

*Considérant* qu'il existe des différences régionales marquées dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le bruit des aéronefs pose problème pendant les deux prochaines décennies et que, pour cette raison, certains États ont envisagé d'imposer des restrictions d'exploitation à certains aéronefs conformes aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3,

*Considérant* que si l'exploitation des aéronefs du Chapitre 3 est frappée de restrictions à certains aéroports, elles devront être fondées sur une approche équilibrée et sur les orientations pertinentes de l'OACI (Doc 9829) et être adaptées aux besoins particuliers de l'aéroport touché,

*Considérant* que ces restrictions pourraient avoir des répercussions économiques graves sur les investissements que font les exploitants d'aéronefs d'États autres que ceux qui imposent les restrictions,

*Reconnaissant* que ces restrictions vont au-delà de la politique établie à l'Appendice D à la présente résolution et d'autres éléments d'orientation pertinents élaborés par l'OACI,

*Reconnaissant* que l'OACI n'oblige pas les États à imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3,

*Reconnaissant* que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 se rapporte seulement à la certification,

*Reconnaissant* en particulier que les États ont des obligations juridiques, des lois, des arrangements existants et des politiques établies qui dictent peut-être la gestion des problèmes de bruit à leurs aéroports et qui pourraient influencer sur l'application du présent appendice,

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;

2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, avant :

- a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;
- b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

3. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 :

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;
- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple services long-courriers) ;
- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;
- f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;
- g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;
- h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;
- i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

4. *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16.

## APPENDICE F

### Planification et gestion de l'utilisation des terrains

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la planification et la gestion de l'utilisation des terrains constituent ensemble un des quatre principaux éléments d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit,

*Considérant* que le nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs dépend de la façon dont l'utilisation des terrains avoisinant un aéroport est planifiée et gérée, et en particulier du degré de contrôle exercé sur le développement résidentiel et les autres activités sensibles au bruit,

*Considérant* que l'activité peut augmenter nettement à la plupart des aéroports et que la croissance future risque d'être freinée par des utilisations inappropriées des terrains au voisinage des aéroports,

*Considérant* que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés au Chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans

lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

*Considérant* qu'il est indispensable de préserver ces améliorations dans toute la mesure possible pour le bien des collectivités locales,

*Reconnaissant* que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donne plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

*Reconnaissant* que, même si elle comporte des activités de planification qui peuvent relever principalement des autorités locales, la gestion de l'utilisation des terrains influe sur la capacité de l'aéroport et, par voie de conséquence, elle a des incidences sur l'aviation civile,

*Considérant* que des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figurent dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), 2<sup>e</sup> Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, qui a récemment été mise à jour,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la nouvelle norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;

3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :

- a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
- b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
- c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;
- d) de promulguer des lois, d'établir des orientations ou de mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;
- e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;

4. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et répondent aux besoins des États ;

- b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir.

## APPENDICE G

### Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

*Considérant* que, depuis la mise en service commercial d'avions supersoniques, il a été pris des mesures pour éviter de créer des situations inacceptables pour la population du fait de la détonation balistique, comme la perturbation du sommeil et les effets nocifs, sur les personnes et les biens, sur terre et sur mer, de l'amplification de cette détonation,

*Considérant* que les États qui ont entrepris la construction de ces avions supersoniques, ainsi que d'autres États, continuent de faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que la détonation balistique des avions supersoniques en service commercial ne créera pas de situations inacceptables pour la population ;
2. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression « situations inacceptables pour la population » et sur l'établissement des limites correspondantes ;
3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

## APPENDICE H

### Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

*Considérant* qu'il y a de plus en plus de préoccupations au sujet de l'incidence de l'aviation sur l'atmosphère en ce qui concerne la qualité de l'air locale et les incidences corrélatives sur la santé et le bien-être des personnes,

*Considérant* que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO<sub>x</sub> et de particules de matière (PM) provenant des moteurs d'aviation,

*Reconnaissant* que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées à l'incidence des émissions de NO<sub>x</sub> et des particules de matières provenant des moteurs d'aéronef sur le climat à l'échelle mondiale,

*Reconnaissant* qu'il y a des interdépendances liées à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

*Reconnaissant* que l'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures d'exploitation qui ont significativement réduit la dégradation de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

*Considérant* que nombre de matières polluantes, telles que la suie et les hydrocarbures non brûlés, provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

*Considérant* que les progrès récents dans le domaine des procédures d'exploitation, telles que les opérations en descente continue, se sont traduits par d'autres réductions des émissions provenant des aéronefs,

*Considérant* qu'une évaluation des tendances des émissions de NO<sub>x</sub> et de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation montre des valeurs croissantes pour les émissions à l'échelle mondiale,

*Considérant* que les incidences des émissions de NO<sub>x</sub> de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

*Reconnaissant* les solides progrès réalisés dans la compréhension des incidences des éléments non volatils des émissions de PM alors que les travaux scientifiques et techniques se poursuivent en vue de mieux évaluer les éléments volatils des émissions de PM,

*Considérant* que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

*Considérant* que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

*Considérant* que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de la non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États contractants en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit et sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale,

*Considérant* que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution dans laquelle il recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

*Considérant* que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

*Considérant* que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

*Notant* que le Conseil de l'OACI a publié des renseignements sur les systèmes de gestion de l'environnement (SGE) qui sont utilisés par des parties prenantes en aviation,

*Notant* que le Conseil de l'OACI a élaboré un *Manuel d'orientation sur la qualité de l'air aux aéroports*, qui a été actualisé par la suite,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NO<sub>x</sub> et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;
2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
3. *Demande* au Conseil d'élaborer des spécifications de certification applicables aux émissions de PM non volatiles tout en continuant de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que soient dûment prises en compte les interdépendances entre les mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale ainsi que sur le climat à l'échelle mondiale ;
5. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les émissions de NO<sub>x</sub> provenant des aéronefs ;
6. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
7. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;
8. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports et *demande* au Conseil de poursuivre activement cette activité en vue d'achever les orientations concernant la qualité de l'air aux aéroports en 2011 ;
9. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
10. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États contractants de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;
11. *Prie instamment* les États contractants de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

<b>A37-19: Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</b>
---

L'Assemblée,

*Considérant* que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,



*Soulignant de nouveau* le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

*Considérant* que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

*Constatant* qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 pour cent du total mondial des émissions de CO<sub>2</sub>, continueront à augmenter en raison du développement soutenu du secteur,

*Considérant* qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

*Considérant* que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

*Considérant* que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007, et dans son cinquième rapport d'évaluation, qui sera publié en 2014,

*Notant* que l'opinion scientifique selon laquelle l'augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels ne devrait pas dépasser 2° C,

*Reconnaissant* les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto,

*Reconnaissant aussi* les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

*Reconnaissant* que la présente Résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à son Protocole de Kyoto,

*Notant* que, conformément à la Résolution A36-22, la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques d'octobre 2009 (HLM-ENV/09) a approuvé le Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, y compris des objectifs ambitieux mondiaux en matière de rendement du carburant, un panier de mesures et les moyens de mesurer les progrès réalisés,

*Reconnaissant* qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 pour cent par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et qu'il faudra envisager des objectifs plus ambitieux pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

*Notant* que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation, il faut une approche globale, consistant en travaux dans les domaines de la technologie et des normes ainsi que dans ceux des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

*Notant* que la réunion HLM-ENV/09 a déclaré que l'OACI établirait pour l'aviation internationale un mécanisme de formulation d'un cadre de mesures fondées sur le marché en tenant compte des conclusions de ladite réunion et des résultats de la réunion COP15 de la CCNUCC ainsi que des résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI et de leurs appendices, afin de mener promptement ce mécanisme à bonne fin,

*Notant* que la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/09) a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

*Notant aussi* que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF),

*Reconnaissant* que les États font face à des circonstances différentes, qu'ils n'ont pas tous les mêmes capacités pour relever les défis posés par les changements climatiques et qu'il est indispensable de leur fournir le soutien nécessaire, particulièrement aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

*Affirmant* qu'il conviendrait de prendre des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

*Considérant* que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement,

*Affirmant* que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO<sub>2</sub> de 1,5 pour cent par an en moyenne de 2009 à 2020, pour atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et en arriver, en 2050, à une réduction de 50 pour cent de ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire de surveiller les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante et d'en rendre compte,

*Reconnaissant* les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration d'une méthode commune de calcul des émissions de GES produites par les voyages aériens,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution 17/1, *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*, annule et remplace la Résolution A36-22 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;

- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;
3. *Réitère* :
- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;
4. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 pour cent par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 pour cent par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;
5. *Convient* que les objectifs mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières aux États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu :
- a) des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement ;
- b) du fait que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront comment chaque pays pourra contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- c) du fait que certains États peuvent prendre des mesures plus ambitieuses avant 2020, ce qui peut compenser l'augmentation des émissions due à la croissance du transport aérien des États en développement ;
- d) de la maturité des marchés de l'aviation
- e) de la croissance durable de l'industrie de l'aviation internationale ;
- f) du fait que les émissions peuvent augmenter en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions ainsi que d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et mis en place ;
7. *Convient d'examiner*, à sa 38<sup>e</sup> session, l'objectif indiqué au § 5 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, de nouvelles études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;
8. *Demande* au Conseil d'explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir

des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

9. *Encourage* les États à soumettre leurs plans d'action, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale ;

10. *Invite* les États qui choisissent de préparer des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2012, afin que l'Organisation puisse compiler les renseignements relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

11. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration des plans d'action nationaux, afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement leurs plans d'action à l'OACI ;

12. *Décide* qu'un seuil *de minimis* d'activités d'aviation internationale de 1 pour cent du total de tonnes-kilomètres payantes devrait s'appliquer à la présentation de plans d'action par les États, comme suit :

- a) il n'est pas attendu des États qui sont sous le seuil qu'ils présentent des plans d'action pour la réalisation des objectifs mondiaux ;
- b) il est attendu des États qui sont sous le seuil mais sont par ailleurs convenus de contribuer volontairement à la réalisation des objectifs mondiaux, qu'ils présentent des plans d'action ;

13. *Demande* au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures fondées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe, pour examen à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;

14. *Prie instamment* les États de respecter les principes directeurs énumérés dans l'Annexe lors de l'élaboration de nouvelles MBM et de la mise en œuvre des MBM existantes pour l'aviation internationale, et d'engager des consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à une entente ;

15. *Décide* d'un seuil *de minimis* d'activités d'aviation internationale, conforme aux principes directeurs de l'Annexe, de 1 pour cent du total des tonnes-kilomètres payantes pour les MBM, comme suit :

- a) les exploitants d'aéronefs commerciaux des États qui sont sous le seuil devraient avoir droit à une dérogation pour l'application de MBM qui sont établies aux niveaux national, régional et mondial ;
- b) les États et régions qui mettent en œuvre des MBM peuvent aussi envisager d'accorder une dérogation à d'autres petits exploitants d'aéronefs ;

16. *Demande* au Conseil de revoir le seuil *de minimis* mentionné au § 15 pour les MBM, compte tenu des circonstances particulières des États et des incidences potentielles sur l'industrie et les marchés aéronautiques, et eu égard aux principes directeurs énumérés dans l'Annexe, d'ici la fin de 2011 ;

17. *Prie instamment* les États d'examiner les MBM existantes et prévues pour l'aviation internationale afin de s'assurer qu'elles cadrent avec les principes directeurs énumérés dans l'Annexe et avec les dispositions des § 15 et 16 ci-dessus ;

18. *Demande* au Conseil de continuer, avec l'appui des États membres et des organisations internationales, à explorer la faisabilité d'un programme MBM mondial en réalisant d'autres études sur les aspects techniques, les

avantages pour l'environnement, les incidences économiques et les modalités d'exécution d'un tel programme, en tenant compte des résultats des négociations menées au sein de la CCNUCC et d'autres faits nouveaux à l'échelle internationale, et de rendre compte des progrès réalisés à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;

19. *Reconnaît* que les programmes volontaires de compensation constituent, à court terme, un moyen pratique de compenser les émissions de CO<sub>2</sub>, et *invite* les États à encourager les exploitants qui souhaitent prendre rapidement des mesures de compensation des émissions de carbone, particulièrement à utiliser des crédits provenant de programmes internationaux reconnus tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ;

20. *Demande* au Conseil de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone achetées dans le cadre du transport aérien et de continuer à élaborer et à diffuser des meilleures pratiques et des outils, tels que le calculateur des émissions de carbone de l'OACI, qui aideront à harmoniser la mise en œuvre des programmes de compensation des émissions de carbone ;

21. *Demande* au Conseil de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États membres ;

22. *Demande* au Conseil :

- a) d'étudier, d'identifier et d'élaborer des processus et des mécanismes pour faciliter la fourniture d'une assistance technique et financière ainsi que pour faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités aux pays en développement, et de rendre compte de ses progrès à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- b) de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

23. *Demande* aux États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;
- b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;
- c) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ;
- d) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- e) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États ;
- f) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- g) d'élaborer des actions de politique pour accélérer le développement, la distribution et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation ;

- h) de travailler de concert avec l'OACI et d'autres organismes internationaux pertinents pour échanger des informations et les meilleures pratiques ;
- i) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement dans le domaine des carburants d'aviation alternatifs durables, les investissements dans la culture de nouvelles matières premières et les installations de production, ainsi que des incitatifs pour stimuler la commercialisation et l'utilisation des carburants d'aviation alternatifs durables afin d'accélérer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation ;

24. *Demande au Conseil :*

- a) de continuer d'élaborer et de tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation sur le climat ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer d'évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;
- e) d'élaborer une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les aéronefs avec une date cible de 2013 ;
- f) de développer les moyens de mesure du rendement du carburant, notamment pour l'aviation d'affaires internationale, et d'élaborer des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs ;
- g) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie à participer activement à d'autres travaux sur les carburants d'aviation alternatifs durables ;
- h) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure requise par les carburants d'aviation alternatifs et d'incitatifs destinés à surmonter les obstacles initiaux du marché ;
- i) de continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM, et d'intensifier ses efforts pour élaborer de nouveaux éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions de l'aviation internationale ;
- j) d'insister sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et d'encourager les États et les parties prenantes à perfectionner la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;
- k) de déterminer des méthodes standard appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de demander aux États

- d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic et la consommation de carburant ;
- l) de demander aux États de continuer à appuyer les travaux de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale ;
  - m) d'entreprendre une étude de l'application possible du MDP du Protocole de Kyoto pour l'aviation internationale ;
  - n) de surveiller et de diffuser, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les renseignements pertinents relatifs aux incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure ;
  - o) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques de gestion internes de la durabilité de l'Organisation.

### Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser la limitation des émissions de GES de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à réaliser les objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples administrativement ;
- e) les MBM devraient être efficaces du point de vue des coûts ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO<sub>2</sub>, le cas échéant ;

- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États.

#### Réserves à la Résolution A37-19

Les délégations des États indiqués ci-après ont fait consigner des réserves au sujet de certains paragraphes de la Résolution A37-19, que l'on peut consulter sur le site <http://www.icao.int/assembly37/docs/>.

§ 6, 12, 14, 15 et 16	Arabie saoudite, Argentine, Bolivie, Brésil, Cuba, Inde, Iran, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Pakistan, Venezuela
§ 6, alinéa c), et § 15	Australie
§ 6, 14, 15 et 17	Belgique, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, et des autres membres de la CEAC
§ 6, alinéa c), et § 15,	Canada
§ 6, 14 et 15	China
§ 6, alinéa c)	Japon
§ 12 et 15	Fédération de Russie
§ 15	Émirats arabes unis, Singapour
§ 6 et 15	États-Unis

**A37-20 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien**

**A36-14 : Utilisation des routes transpolaires**

**A36-21 : Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes**

L'Assemblée,

Considérant que la communauté mondiale reconnaît de plus en plus la menace que les espèces exotiques envahissantes posent pour la diversité biologique,



*Considérant* que le transport international, et notamment le transport aérien civil, constitue une voie potentielle d'introduction d'espèces exotiques envahissantes,

*Considérant* que la Convention sur la diversité biologique, le Programme mondial sur les espèces envahissantes et d'autres organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales travaillent actuellement aux moyens d'évaluer et de gérer efficacement les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, habitats et espèces,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de s'appuyer mutuellement dans les efforts déployés pour réduire le risque d'introduction, par le transport aérien civil, d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle ;

2. *Demande* au Conseil de l'OACI de continuer à travailler avec les organisations appropriées à ce sujet ;

2. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-19.

<b>A27-12 : Rôle de l'OACI dans la répression du transport illicite des stupéfiants par voie aérienne</b>
---

L'Assemblée,

*Considérant* que l'abus et le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes continuent à poser de graves problèmes internationaux qui exigent une attention urgente et constante,

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a demandé aux institutions spécialisées de participer activement à la mise en œuvre de ses Résolutions 39/143, 40/121 et 41/127, « Campagne internationale contre le trafic des drogues »,

*Considérant* que dans la Déclaration de la Conférence internationale sur l'abus et le trafic illicite des drogues du 26 juin 1987, les États se sont engagés à prendre des mesures internationales vigoureuses contre l'abus et le trafic illicite des drogues, mesures qui constitueront un important objectif de leurs politiques,

*Considérant* que la Conférence internationale sur l'abus et le trafic illicite des drogues a adopté le Schéma multidisciplinaire complet pour les activités futures de lutte contre l'abus des drogues, en tant que programme des travaux futurs aux niveaux national, régional et international,

*Considérant* que la Résolution A26-12 priait instamment le Conseil de poursuivre diligemment ses efforts en vue d'examiner le rôle que pourrait jouer l'OACI dans ce domaine et de présenter un rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée,

1. *Entérine* les dispositions qu'ont prises le Conseil, par l'intermédiaire du Comité du transport aérien, la Commission de navigation aérienne, la Division de facilitation à sa dixième session et le Secrétariat pour mettre en application la Résolution A26-12 de l'Assemblée et le Schéma multidisciplinaire complet adopté par la Conférence internationale sur l'abus et le trafic illicite des drogues ;

2. *Prie instamment* le Conseil d'élaborer avec un haut degré de priorité des mesures concrètes pour prévenir et éliminer l'éventuel usage de drogues illicites et l'abus d'autres drogues ou substances par des membres d'équipage, contrôleurs de la circulation aérienne, mécaniciens et autres employés de l'aviation civile internationale ;

3. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre ses travaux pour prévenir le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne ;