

ÉDITION PROVISOIRE  
OCTOBRE 2016

# RÉSOLUTIONS

## ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE



ASSEMBLÉE – 39<sup>e</sup> SESSION

Montréal, 27 septembre – 6 octobre 2016

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



# RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA 39<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

## ÉDITION PROVISOIRE

### TABLE DES MATIÈRES

| Résolution                                                                                                                                                                                            | Page |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| A39-1 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 ..... | 1    |
| A39-2 Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques .....                                  | 18   |
| A39-3 Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM).....      | 28   |
| A39-4 Amendement de l'article 50, alinéa a), de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> .....                                                                                | 36   |
| A39-5 Ratification du Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> .....                                              | 37   |
| A39-6 Amendement de l'article 56 de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> .....                                                                                            | 38   |
| A39-7 Ratification du Protocole portant amendement de l'article 56 de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> .....                                                          | 39   |
| A39-8 Conflits d'intérêts en aviation civile.....                                                                                                                                                     | 39   |
| A39-9 Promotion de la Convention de Montréal de 1999 .....                                                                                                                                            | 40   |
| A39-10 Promotion de la Convention et du Protocole de Beijing de 2010.....                                                                                                                             | 41   |
| A39-11 Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique .....                                                                                                      | 41   |
| A39-12 Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne .....                                                                                                        | 48   |
| A39-13 Remplacement des halons.....                                                                                                                                                                   | 51   |
| A39-14 Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables.....                                                  | 53   |
| A39-15 Exposé récapitulatif de la politique permanente dans le domaine du transport aérien .....                                                                                                      | 56   |
| A39-16 Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI.....                                                                                          | 71   |

|        | <i>Page</i>                                                                                                                                                                            |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A39-17 | Programme OACI des volontaires de l'aviation..... 78                                                                                                                                   |
| A39-18 | Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation..... 80                                                                                   |
| A39-19 | Cybersécurité dans l'aviation civile..... 98                                                                                                                                           |
| A39-20 | Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation ..... 100                                                                           |
| A39-21 | Remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI..... 107                                                                                          |
| A39-22 | Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences ..... 109   |
| A39-23 | Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> ..... 112                                                                                                                                  |
| A39-24 | Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention..... 114                                                                         |
| A39-25 | Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 ..... 115                                                                          |
| A39-26 | Mobilisation des ressources ..... 117                                                                                                                                                  |
| A39-27 | Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles..... 119                                                                                                            |
| A39-28 | Critères basés sur les performances et éléments indicatifs concernant la désinsectisation des aéronefs et les mesures de lutte antivectorielle ..... 121                               |
| A39-29 | Prochaine génération des professionnels de l'aviation ..... 122                                                                                                                        |
| A39-30 | <i>Programme OACI pour l'égalité des sexes</i> visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation..... 123                                          |
| A39-31 | Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations ..... 125 |
| A39-32 | Contributions au Fonds général pour 2017, 2018 et 2019 ..... 127                                                                                                                       |
| A39-33 | Fonds de roulement..... 132                                                                                                                                                            |
| A39-34 | Amendement du Règlement financier ..... 134                                                                                                                                            |
| A39-35 | Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2013, 2014 et 2015 et examen des rapports de vérification correspondants..... 135                              |
| A39-36 | Nomination du Commissaire aux comptes ..... 136                                                                                                                                        |
| A39-37 | Budgets pour 2017, 2018 et 2019 ..... 136                                                                                                                                              |
| A39-38 | Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique ..... 138                                                                            |

## RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA 39<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

### ÉDITION PROVISOIRE

#### **A39-1 : 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**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A38-17, 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 A38-17 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 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec les Résolutions A39-2 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A39-3 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, 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 39<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 les Résolutions A39-2 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A39-3 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, remplacent les Résolutions A38-17 et A38-18.

## 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, du recyclage des aéronefs, de l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable, 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 membres 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,

*Reconnaissant* que le travail effectué par l'Organisation sur l'environnement contribue à dix des 17 objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU,

*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 membres,

*Reconnaissant* que des progrès notables ont été accomplis en ce qui concerne la lutte contre les effets de l'aviation sur l'environnement et que les aéronefs produits aujourd'hui ont un rendement du carburant 80 % plus élevé et sont 75 % plus silencieux que ceux des années 1960,

*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, en ce qui concerne aussi bien la qualité de l'air locale que le climat mondial,

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 membres 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 de continuer 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, la consommation de carburant des aéronefs, le rendement du carburant du système de l'aviation et les émissions de particules de matières et de NO<sub>x</sub> des moteurs d'aviation, en tenant compte des travaux de l'Organisation, des plans d'action soumis par les États, du Plan mondial de navigation aérienne et des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi que de sa politique et de ses éléments indicatifs dans le domaine de l'environnement, de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers, y compris au travers de la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ;
7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États membres 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 à 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 technologie, 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 membres,

*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 membres,

*Notant avec satisfaction* les recommandations du CAEP relatives à une nouvelle norme pour les émissions de particules de matière non volatiles (nvPM),

*Notant avec satisfaction* la recommandation du CAEP ayant trait à une nouvelle norme de certification régissant les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> des avions, qui, une fois adoptée, constituera l'Annexe 16, Volume III – *Émissions de CO<sub>2</sub> des avions*,

*Reconnaissant* que la norme de certification des émissions de CO<sub>2</sub> est un paramètre technique de comparaison des technologies aéronautiques conçu pour être utilisé dans les processus de certification, et qu'il n'est pas destiné à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions,

*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 élaborées, amendées et 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>) et des 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 ;
2. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique plus contraignante, à mettre en œuvre le 31 décembre 2017 ou après, et le 31 décembre 2020 ou après pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;
3. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, à mettre en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou après ;
4. *Accueille favorablement* l'élaboration d'une nouvelle norme pour les émissions de CO<sub>2</sub> des avions à mettre en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après pour les nouveaux types d'avion, à l'exception de ceux ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 60 tonnes et une capacité maximale de 19 sièges ou moins, norme dont la date d'application serait le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ou après ;

5. *Accueille favorablement* l'élaboration de la nouvelle norme pour les émissions de CO<sub>2</sub> des avions à mettre en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ou après pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1<sup>er</sup> janvier 2028 ;
6. *Demande instamment* aux États de reconnaître que la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> n'est pas destinée à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions ;
7. *Accueille avec satisfaction* l'élaboration de la nouvelle norme pour les émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN et pour lesquels la date de production de chaque moteur est le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après ;
8. *Demande* au Conseil de poursuivre énergiquement, avec l'assistance et la coopération d'autres entités de l'Organisation et d'autres organisations internationales, le travail ayant trait à l'élaboration de normes, de pratiques et de procédures recommandées et/ou d'éléments indicatifs sur l'impact de l'aviation sur l'environnement ;
9. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le 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 ;
10. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
11. *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 ;
12. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § 8 du dispositif du présent appendice ;
13. *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 les 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 membres,

*Considérant* qu'il appartient aux États membres 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 de l'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 compte tenu du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiétement urbain incompatible autour des aéroports,

*Notant* que l'analyse des tendances du bruit des aéronefs effectuée par le CAEP montre que, dans le cadre d'un scénario d'améliorations de technologies avancées, une augmentation de l'exploitation des aéronefs pourrait ne plus se traduire par une augmentation de la zone de la courbe de bruit après 2030,

1. *Invite* tous les États membres 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. *Accueille avec satisfaction* les progrès accomplis à ce jour dans la recherche de solutions au problème du bruit des aéronefs et encourage les États, les fabricants et les exploitants à continuer de participer au travail de l'OACI en la matière et de mettre en œuvre des technologies et des politiques permettant de réduire l'impact de ce bruit dans les communautés voisines des aéroports ;

3. *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 ;

4. *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'empiétement 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 ;

5. *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 ;

6. *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 ;

7. *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 ;

8. *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 et qu'il avait entrepris les travaux qui ont mené à la recommandation relative à une nouvelle norme de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, étant entendu qu'il ne faudrait pas envisager un nouveau retrait progressif,

*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 au 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 § 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 aux Chapitres 3 et 4, Volume I, de l'Annexe 16, ou un autre chapitre plus récent ;

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 de futures réductions du bruit à la source sont attendues suite à l'adoption de nouvelles normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, et du fait de l'assimilation de la technologie de réduction du bruit dans la flotte,

*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'empiétement 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 du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16,

*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 les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent 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 § 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 les 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 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.

## **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 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 lorsqu'elle sera mise en œuvre, la norme du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer les aéronefs de leur flotte par des aéronefs plus silencieux,

*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,

*Reconnaissant* que la mise à jour des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figure dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), Partie 2 — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*,

*Reconnaissant* que la circulaire de l'OACI *Community Engagement on Aviation Environmental Management (Participation de la communauté à la gestion de l'environnement en aviation)* complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage,

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 empiétements 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 norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiétements 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, résultant 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 à faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

*Reconnaissant* la valeur des travaux menés actuellement pour élaborer une nouvelle norme pour les futurs avions supersoniques et des travaux visant à comprendre l'état actuel de la connaissance de la détonation balistique, de la recherche et des projets d'avions supersoniques,

*Reconnaissant* qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025,

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 de PM 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 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 membres 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 de continuer 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. *Encourage* les États membres à prendre des mesures pour aider à l'élaboration de spécifications de certification pour les émissions de nvPM ;
5. *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 ;
6. *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 ;
7. *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 ;
8. *Encourage* les États membres, 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 ;
9. *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 ;
10. *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 ;
11. *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 membres de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;
12. *Prie instamment* les États membres 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.

**A39-2 \* : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques**

*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,

---

\* La Liste sommaire des réserves sera incluse dans le document « Résolutions de l'Assemblée en vigueur », qui sera publié en temps utile.

*Reconnaissant* que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 10 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « *Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions* »,

*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),

*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, l'Organisation actualisera les informations contenues dans le rapport spécial du GIEC,

*Constatant* qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO<sub>2</sub>, continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien,

*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),

*Considérant* que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques,

*Reconnaissant* les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37<sup>e</sup> session en 2010 et réaffirmés à sa 38<sup>e</sup> session en 2013 qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020, ainsi que les travaux entrepris pour étudier un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

*Reconnaissant* qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 % 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 que des objectifs plus ambitieux sont nécessaires pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

*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), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) 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 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de 50 % ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

*Rappelant* la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* ses principes en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales,

*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 ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris,

*Notant* que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie et des normes, des carburants alternatifs durables, des améliorations opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

*Reconnaissant* les progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960,

*Accueillant avec satisfaction* l'agrément par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,

*Reconnaissant* les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

*Reconnaissant* que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,

*Accueillant avec satisfaction* l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et qui est en cours pour le Bloc 1,

*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) où il est rendu compte des progrès réalisés, dont l'établissement de cinq voies

à suivre jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation alternatifs, et du premier aéroport-pivot pour ces carburants,

*Reconnaissant* que la faisabilité technologique de carburants alternatifs durables interchangeables pour l'aviation est prouvée et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

*Reconnaissant* la nécessité d'élaborer ces carburants et de les utiliser d'une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que les progrès réalisés dans l'harmonisation des approches de la durabilité,

*Reconnaissant* la nécessité d'examiner et de faciliter l'accès du secteur de l'aviation civile à des énergies renouvelables, notamment par le biais de sa coopération à l'initiative Énergie durable pour tous, comme contribution de l'Organisation à l'ODD 7 « Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable »,

*Rappelant* que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution,

*Notant* que, conformément à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET) et l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI,

*Accueillant avec satisfaction* le fait que, au 8 juin 2016, 94 États membres représentant plus de 88 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

*Reconnaissant* les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

*Affirmant* qu'il conviendrait de prendre dès que possible 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,

*Reconnaissant* l'assistance fournie par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations pour faciliter les mesures prises par les États membres en vue de réduire les émissions de l'aviation, ainsi que la recherche continue de partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

*Reconnaissant* l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante,

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 du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A39-1, *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*, et la Résolution A39-3, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, remplace les Résolutions A38-17 et A38-18 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, 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 promouvoir l'information 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 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % 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 § 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 à des 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 : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et en place ;

7. *Reconnaît* les nombreuses mesures que les États membres de l'OACI ont prises et comptent prendre à l'appui de la réalisation des objectifs ambitieux collectifs, notamment la modernisation de la gestion du trafic aérien, l'accélération de l'utilisation de technologies aéronautiques à faible consommation de carburant ainsi que l'élaboration et l'utilisation de carburants alternatifs durables, et *encourage* d'autres efforts de ce type ;

8. *Convient* d'examiner, à sa 40<sup>e</sup> session, l'objectif exposé au § 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

9. *Demande* au Conseil de continuer à 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 40<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 ;

10. *Encourage encore plus* les États à soumettre des plans d'action volontaires, 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 ;

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2018 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés 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, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus au plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

12. *Encourage* les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre

assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2018 afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

14. *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> ;

15. *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

16. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de toutes les sources, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

17. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;
- b) d'établir de nouveaux partenariats avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais du Programme de parrainage OACI pour les plans d'action, de faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités pour les pays en développement, et de rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2018 et à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- c) de continuer 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 ;

18. *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 les rapports d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

- b) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- c) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies plus efficaces d'ici 2020 ;
- d) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- e) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- f) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants alternatifs durables, conformément à leurs circonstances nationales ;
- g) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants alternatifs durables ;
- h) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;
- i) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- j) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, de surveiller, au niveau national, la durabilité de la production des carburants alternatifs pour l'aviation, et d'œuvrer ensemble sous l'égide de l'OACI et d'autres organes internationaux compétents, pour échanger renseignements et meilleures pratiques, notamment pour l'harmonisation des critères de durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation ;

19. *Demande au Conseil :*

- a) de continuer à élaborer et 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 internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale 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 à 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) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour 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 divers programmes ;
- e) d'adopter la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs dans les plus brefs délais ;
- f) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;
- g) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer 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 ;
- h) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- i) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les carburants alternatifs durables, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- j) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- k) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des carburéacteurs alternatifs et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

- l) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation alternatifs durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- m) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- n) de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure et de définir des mesures d'adaptation pour y faire face ;
- 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 internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

### **Annexe**

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

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- 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 seule 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 ;
- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.

**A39-3\* : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A38-18, elle a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre à sa 39<sup>e</sup> session,

*Rappelant* que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime GMBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC,

*Rappelant également* que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime GMBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de

---

\* La Liste sommaire des réserves sera incluse dans le document « Résolutions de l'Assemblée en vigueur », qui sera publié en temps utile.

l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

*Reconnaissant* que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable entrepris par le Conseil, son Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en vue d'élaborer une recommandation relative à un régime GMBM, ses éléments de conception et ses mécanismes de mise en œuvre, y compris les analyses des diverses approches de répartition des obligations,

*Rappelant en outre* que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres, ainsi que des organisations intéressées,

*Reconnaissant* que deux séries de séminaires GLAD (Dialogues sur l'aviation mondiale) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions,

*Notant* l'appui de l'industrie de l'aviation à un programme mondial unique de compensation carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, en tant que mesure efficace par rapport à ses coûts, qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure,

*Reconnaissant* qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois,

*Soulignant* que la décision prise par l'Assemblée à sa 38<sup>e</sup> session d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales,

*Réaffirmant* la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs,

*Rappelant* la CCNUCC et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

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

*Se félicitant* de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC et *reconnaissant* que les travaux relatifs à un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale et sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris,

*Considérant* que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et un nouveau mécanisme de marché dans le cadre de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement,

*Se félicitant* de la coopération entre la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation,

*Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

1. *Décide* que cette Résolution, combinée à la Résolution A39-1 : *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* et à la Résolution A39-2 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, remplace les Résolutions A38-17 et A38-18 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. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants alternatifs durables et un régime GMBM, ainsi que d'autres mesures éventuelles, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;

3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants alternatifs durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale à partir de 2020 ;

4. *Souligne* le rôle d'un régime GMBM pour compléter un plus large panier de mesures, afin d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

5. *Décide* de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États ;

6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que tous les efforts soient faits pour que les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants alternatifs durables soient pris en compte par les États membres et reflétés dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour veiller à ce que les exigences de compensation d'un exploitant d'aéronefs dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants alternatifs durables, de façon ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;

7. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;

8. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ;

9. *Décide* la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des exigences de compensation de leur exploitant d'aéronefs sur la base des indications du § 11, alinéa e), 1), ci-dessous ;
- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ;
- e) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;
- f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;
- g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante du cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. *Décide* que le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'aéronefs volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Décide* que les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> qu'un exploitant d'aéronef doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) exigence de compensation d'un exploitant d'aéronefs = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur = (émissions totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre 2019 et 2020) / total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'aéronefs = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre 2019 et 2020) / total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- d) où le % sectoriel = (100% – % individuel) ;
- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
  - 1) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :
    - a) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus, ou
    - b) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA en 2020 ;
  - 2) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
  - 3) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;

- 4) de 2030 à 2032, au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;
  - 5) de 2033 à 2035, au moins 70 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;
  - f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;
  - g) les émissions visées au paragraphe 11, alinéas b) et c) ci-dessus seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ;
12. *Décide* que les nouveaux venus\* sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2020, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ;
13. *Décide* que, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'aéronefs émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ; les aéronefs de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les aéronefs participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;
14. *Décide* que les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'aéronefs inclus dans le régime ;
15. *Note* les travaux menés par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, sur : a) le système de suivi, de compte rendu et vérification (MRV), b) les critères recommandés pour les unités d'émissions à acheter par les exploitants d'aéronefs qui tiennent compte de l'évolution du processus CCNUCC, et c) les registres à créer dans le cadre du CORSIA, et *demande* au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, d'achever ses travaux dès que possible, y compris la fourniture d'une assistance et d'un renforcement des capacités, de façon à permettre la mise en œuvre complète du CORSIA à partir de 2020 ;
16. *Décide* d'instaurer un cycle de conformité de trois ans – le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 – au cours duquel les exploitants d'aéronefs doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;
17. *Décide* que le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un

---

\* Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'aéronefs qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre du régime lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'aéronefs.

fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ;

18. *Décide* que le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA à soumettre à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'aéronefs et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;
- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou tout autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants alternatifs durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

19. *Détermine* que le CORSIA ou tout autre régime décidé par l'Assemblée doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ;

20. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue d'établir les mécanismes nécessaires à la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2020 :

concernant la mise en œuvre du système MRV,

- a) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs connexes sur la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du CORSIA, y compris des procédures MRV simplifiées, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ;
- b) tous les États membres dont les exploitants d'aéronefs entreprennent des vols internationaux prendront les dispositions nécessaires, conformément aux SARP MRV, à la mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ;

concernant les critères des unités d'émissions (EUC),

- c) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les critères des unités d'émissions (EUC) pour guider l'achat des unités d'émissions appropriées par les exploitants d'aéronefs dans le cadre du régime, compte tenu de l'évolution pertinente de la CCNUCC et de l'article 6 de l'Accord de Paris, en vue d'une adoption par le Conseil dès que possible mais au plus tard en 2018 ;

- d) le Conseil établira, avec la contribution technique du CAEP, un organisme consultatif technique permanent sur les critères des unités d'émissions (EUC) pour présenter des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles en vue de leur utilisation par le CORSIA ;
- e) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, examinera périodiquement les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les EUC, selon qu'il convient, afin de promouvoir la compatibilité avec les décisions pertinentes futures dans le cadre de l'Accord de Paris ;

concernant l'établissement de registres,

- f) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les politiques et éléments indicatifs connexes pour appuyer l'établissement de registres, dans le cadre du régime, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ;
- g) le Conseil établira un registre central consolidé sous les auspices de l'OACI, en vue d'une mise en service au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ;
- h) les États membres élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres établis par des groupes d'États, ou prendront des dispositions pour participer à d'autres registres, selon les directives de l'OACI ;

concernant la gouvernance du CORSIA,

- i) le Conseil supervisera le fonctionnement du CORSIA, avec l'appui fourni par l'organisme consultatif technique permanent et le CAEP, selon les besoins ;

concernant le cadre de réglementation,

- j) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité et l'application du régime à partir de 2020 ;

21. *Décide* que les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;

22. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2020 :

concernant la mise en œuvre du système MRV,

- a) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la mise en œuvre du système MRV par les États membres à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en

facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ;

- b) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à la mise en œuvre du système MRV ;

concernant l'établissement de registres,

- c) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à l'établissement des registres par les États membres, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ;
- d) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres par groupes d'États, éventuellement par des projets pilotes ;

23. *Décide* que le CORSIA utilisera des unités d'émissions répondant aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 20 ci-dessus ;

24. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et *encourage* les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ;

25. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans double comptage des réductions d'émissions.

**A39-4 : Amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale**

*L'Assemblée,*

*S'étant réunie* à Montréal le 1<sup>er</sup> octobre 2016, pour tenir sa 39<sup>e</sup> session,

*Ayant pris acte* du désir général manifesté par les États contractants d'augmenter le nombre des membres du Conseil,

*Ayant estimé* approprié de pourvoir le Conseil de quatre sièges supplémentaires et de porter ainsi de trente-six à quarante le nombre total de ses membres,

*Ayant estimé* nécessaire d'amender à cette fin la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, établie à Chicago le 7 décembre 1944,

1. *Approuve*, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet d'amendement de ladite Convention dont le texte suit :

Amender la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article 50 de la Convention en y remplaçant « trente-six » par « quarante » ;

2. *Fixe* à cent vingt-huit le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention ;

3. *Décide* que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chacune faisant également foi, un Protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

- a) le Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée ;
- b) il sera soumis à la ratification de tout État qui a ratifié la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ou y a adhéré ;
- c) les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- d) le Protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du cent vingt-huitième instrument de ratification ;
- e) le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole ;
- f) le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur ;
- g) le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**A39-5 : Ratification du Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale***

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'elle a décidé d'amender l'article 50, alinéa a), de la Convention afin d'augmenter le nombre des membres du Conseil,

*Considérant* qu'il est hautement souhaitable que ledit amendement entre en vigueur dès que possible,

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de la façon la plus urgente l'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention ;

2. *Charge* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention des États contractants dès que possible.

**A39-6 : Amendement de l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale***

*L'Assemblée,*

*S'étant réunie* à Montréal le 1<sup>er</sup> octobre 2016, pour tenir sa 39<sup>e</sup> session,

*Ayant pris acte* du désir d'un grand nombre d'États contractants d'augmenter le nombre de membres de la Commission de navigation aérienne,

*Ayant jugé* qu'il convenait de porter de dix-neuf à vingt et un le nombre des membres de cet organe,

*Ayant jugé* nécessaire d'amender à cette fin la *Convention relative à l'aviation civile internationale* faite à Chicago le septième jour de décembre 1944,

1. *Approuve*, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet suivant d'amendement de ladite Convention :

Remplacer l'expression « dix-neuf membres » par « vingt et un membres » dans l'article 56 de la Convention ;

2. *Fixe* à cent vingt-huit le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention ;

3. *Décide* que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira dans les langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

- a) le protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée ;
- b) il sera soumis à la ratification de tout État qui a ratifié la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ou y a adhéré ;
- c) les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- d) le protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du cent vingt-huitième instrument de ratification ;
- e) le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date du dépôt de chaque instrument de ratification du protocole ;
- f) le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur ;

- g) le protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**A39-7 : Ratification du Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'elle a décidé d'amender l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* afin d'augmenter la taille de la Commission de navigation aérienne,

*Considérant* qu'il est hautement souhaitable que ledit amendement entre en vigueur dès que possible,

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de la façon la plus urgente l'amendement de l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
2. *Charge* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention des États contractants dès que possible.

**A39-8 : Conflits d'intérêts en aviation civile**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que les conflits d'intérêts peuvent faire obstacle à une réglementation efficace, indépendante et impartiale de l'aviation civile et en conséquence présenter des risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire et avantageux de tirer parti de l'expérience et des compétences du personnel qualifié de l'industrie pour aider à faire en sorte que les fonctions de supervision réglementaire importantes puissent être fournies,

*Rappelant* qu'à sa 37<sup>e</sup> session, l'Assemblée a ajouté le point « Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts » au Programme général des travaux du Comité juridique et que l'inscription de ce point a par la suite été entérinée par le Comité juridique, le Conseil et l'Assemblée (38<sup>e</sup> session), qui lui ont donné une plus haute priorité,

*Sachant* qu'en vertu de la Convention des Nations Unies contre la corruption, adoptée par l'Assemblée générale le 31 octobre 2003, les États doivent s'efforcer d'adopter, de maintenir et de renforcer des systèmes qui favorisent la transparence et préviennent les conflits d'intérêts,

*Considérant* que l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* et les éléments indicatifs de l'OACI énoncent entre autres que les États doivent établir une stratégie visant à atténuer les risques de conflits d'intérêts en aviation civile,

*Convaincue* de la nécessité pour les États d'échanger des informations au sujet de politiques et de mesures destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile,

1. *Prie instamment* les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager d'établir un cadre juridique formel permettant de détecter, d'éviter, d'atténuer et de gérer les conflits d'intérêt en aviation civile ;
2. *Invite* les États :
  - a) à vérifier, au niveau national, que leurs régimes juridiques internes de mesures et pratiques destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile sont adéquats afin d'assurer et de renforcer la transparence et l'imputabilité dans les activités de réglementation de l'aviation civile et de mettre en équilibre leurs circonstances particulières et leur capacité à remplir leurs obligations de supervision avec les risques que posent les conflits d'intérêts pour la sécurité et la sûreté de l'aviation ;
  - b) au besoin, à promulguer des lois et à établir des systèmes, des codes et des pratiques de sensibilisation face aux conflits d'intérêts en aviation civile ;
3. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les règles et les mesures destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile soient bien appliquées ;
4. *Charge* le Conseil de faciliter la collecte, l'analyse, la diffusion et la promotion de pratiques optimales en matière de conflits d'intérêts, pour le bénéfice des États, en tirant partie de l'expertise présente dans les États et au sein des Nations Unies et d'autres organisations internationales compétentes ;
5. *Demande* au Secrétaire général de continuer à recueillir des renseignements auprès des États et des organisations intergouvernementales compétentes sur les politiques et mesures utilisées pour détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile, en vue d'avancer dans l'étude de cette question ;
6. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer un document de référence qui recense toutes les dispositions contenues dans les Annexes et les manuels concernant les conflits d'intérêts ;
7. *Charge* le Comité juridique de réexaminer périodiquement la question des conflits d'intérêts en aviation civile ;
8. *Appelle* les États à offrir pleinement leur appui et assistance au Secrétaire général dans la mise en œuvre de la présente résolution, notamment en lui fournissant leur expertise et de l'information.

#### **A39-9 : Promotion de la Convention de Montréal de 1999**

*L'Assemblée,*

*Rappelant* sa Résolution A37-22, Appendice C, relative à la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation, et la Résolution A38-20, *Promotion de la Convention de Montréal de 1999,*

*Reconnaissant* l'importance de disposer d'un régime universel pour régir la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers et des expéditeurs empruntant des vols internationaux,

*Reconnaissant* la nécessité d'un système équitable, juste et commode d'indemnisation des pertes,

*Prie instamment* tous les États contractants d'appuyer et d'encourager l'adhésion universelle à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal de 1999) ;

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 aussitôt que possible ;

*Charge* le Secrétaire général d'apporter aux États contractants qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification ;

*Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-20.

#### **A39-10 : Promotion de la Convention et du Protocole de Beijing de 2010**

*L'Assemblée,*

*Rappelant* sa Résolution A38-19 intitulée *Promotion de la Convention et du Protocole de Beijing de 2010*,

*Rappelant* aussi sa Résolution A37-22, Appendice C, concernant la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

*Reconnaissant* l'importance d'élargir et de renforcer le régime mondial de sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes,

1. *Prie instamment* tous les États d'appuyer et d'encourager l'adhésion universelle à la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing de 2010) et le *Protocole complémentaire pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing de 2010) ;

2. *Prie instamment* tous les États de signer et de ratifier la Convention et le Protocole de Beijing de 2010 aussitôt que possible ;

3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter à tout État qui en ferait la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification ;

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-19.

#### **A39-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique de l'Organisation dans le domaine juridique afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-22.

## **APPENDICE A**

### **Politique générale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que 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, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

*Considérant* qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

*Réaffirme* le rôle important du droit dans la prévention et la résolution des conflits et des différends entre les nations et les peuples du monde, en particulier dans la réalisation par l'Organisation de ses buts et objectifs.

## **APPENDICE B**

### **Procédure d'approbation des projets de conventions de droit aérien international**

*L'Assemblée décide* que la procédure d'approbation des projets de conventions est la suivante :

1. Tout projet de convention que le Comité juridique considère comme prêt à être soumis aux États à titre de projet final est transmis au Conseil en même temps qu'un rapport à ce sujet ;
2. Le Conseil peut prendre toutes dispositions qu'il juge utiles et peut notamment communiquer le projet aux États contractants ainsi qu'à d'autres États et à des organisations internationales désignés par lui ;
3. En communiquant le projet de convention, le Conseil peut y joindre des observations et donner aux États et organisations la possibilité, en leur accordant à cet effet un délai d'au moins quatre mois, de communiquer leurs observations à l'Organisation ;
4. Un tel projet de convention est examiné en vue de son approbation par une conférence qui peut être convoquée à l'occasion d'une session d'Assemblée. La date d'ouverture de la conférence sera postérieure d'au moins six mois à la date de transmission du projet conformément aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus. Le Conseil pourra inviter à cette conférence tout État non contractant dont il estimera la

participation utile et décidera si une telle participation comporte le droit de vote. Le Conseil pourra aussi inviter des organisations internationales à se faire représenter à la conférence par des observateurs.

## APPENDICE C

### **Ratification des instruments internationaux de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Rappelant* l'Appendice C de sa Résolution A37-22, relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

*Notant* avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d'amendement susmentionnés, notamment ceux qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois), continuent d'être lents,

*Reconnaissant* l'importance de ces amendements pour l'aviation civile internationale, en particulier pour la viabilité de la Convention de Chicago, et le besoin urgent corrélatif d'accélérer l'entrée en vigueur des amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

*Reconnaissant* la nécessité d'accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des instruments de droit aérien élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

*Consciente* du fait que seule une participation universelle à ces Protocoles d'amendement et autres instruments permettrait d'obtenir l'unification des règles internationales qu'ils contiennent et d'en rehausser les avantages,

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les amendements de la Convention de Chicago qui ne sont pas encore en vigueur, c'est-à-dire ceux qui modifient le paragraphe final pour ajouter l'arabe et le chinois aux textes authentiques de la Convention, les amendements des articles 50, alinéa a) et 56 adoptés en 2016 ;

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de ratifier les protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* dans la Convention de Chicago ;

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999, la Convention du Cap et le Protocole du Cap de 2001, les deux Conventions de Montréal du 2 mai 2009, la Convention et le Protocole de Beijing de 2010 et le Protocole de Montréal de 2014 ;

*Prie instamment* les États qui ont ratifié les instruments en question de fournir au Secrétaire général des exemplaires du texte et des documents qu'ils ont utilisés dans le processus de ratification et d'application de ces instruments et qui pourraient aider d'autres États à accomplir le même processus en leur servant d'exemple ;

*Charge* le Secrétaire général de prendre, en coopération avec les États, toutes les mesures pratiques qui sont à la portée de l'Organisation afin d'apporter sur demande une assistance aux États contractants qui éprouvent des difficultés dans le processus de ratification et d'application des instruments de droit aérien,

notamment en organisant des ateliers et des séminaires régionaux ou en y participant afin de contribuer à l'avancement du processus de ratification des instruments de droit aérien international.

## **APPENDICE D**

### **Enseignement du droit aérien**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'enseignement spécialisé du droit aérien est d'une importance considérable pour l'Organisation et les États et qu'il est souhaitable d'encourager la connaissance de cette matière importante ;

*Invite* le Conseil à prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement du droit aérien dans les États où cet enseignement n'a pas encore pu être donné ;

*Demande instamment* aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus ;

*Appelle* les États contractants et les parties intéressées à contribuer au Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales.

## **APPENDICE E**

### **Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* qu'en vertu du Préambule et de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* l'un des buts et objectifs de l'Organisation est d'encourager la planification et le développement du transport aérien international de façon à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

*Constatant* l'augmentation du nombre et de la gravité des incidents dans lesquels sont impliqués des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord d'aéronefs civils,

*Considérant* les implications de ces incidents pour la sécurité des aéronefs et des passagers et de l'équipage qui se trouvent à bord,

*Consciente* du fait que les lois et règlements nationaux et internationaux en vigueur dans de nombreux États ne sont pas suffisants pour traiter efficacement ce problème,

*Reconnaissant* d'une part la situation spéciale des aéronefs en vol et les risques inhérents à celle-ci et d'autre part la nécessité d'adopter des mesures adéquates de droit national afin de permettre aux États de traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord des aéronefs,

*Encourageant* l'adoption de règles juridiques nationales permettant aux États d'exercer leur compétence pour traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord d'aéronefs immatriculés dans d'autres États,

*Notant* qu'à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal les États ont adopté, le 4 avril 2014, un *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* et que la Conférence a décidé de ne pas inclure dans ce Protocole une liste d'infractions et d'autres actes, mais a recommandé une mise à jour de la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, publiée en 2002,

*Prie instamment* tous les États contractants d'adopter dès que possible des lois et règlements nationaux visant à traiter efficacement le problème des passagers indisciplinés ou perturbateurs en incorporant dans la mesure du possible les dispositions ci-après ;

*Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils traduisent en justice toutes les personnes au sujet desquelles ils ont des motifs raisonnables de croire qu'elles ont commis l'une quelconque des infractions indiquées dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements ;

*Demande* au Conseil d'encourager l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés à poursuivre son travail, en incluant la révision du contenu de la Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils, figurant dans le présent Appendice, et de présenter un rapport à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique ;

*Décide* d'examiner le présent Appendice à sa prochaine session ordinaire à la lumière des résultats du travail de l'Équipe spéciale.

### **Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils**

#### **Section 1 : Voies de fait et autres actes d'agression contre un membre d'équipage à bord d'un aéronef civil**

Commets une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 2) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom par un membre d'équipage aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord.

#### **Section 2 : Voies de fait et autres actes qui compromettent la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord d'un aéronef civil**

- 1) Commets une infraction toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef civil un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;

- 2) Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :
  - a) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre une autre personne ;
  - b) endommagement ou destruction délibérés de biens ;
  - c) consommation de boissons alcooliques ou de drogues menant à une intoxication.

### **Section 3 : Autres infractions commises à bord d'un aéronef civil**

Commet une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 2) détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 3) utiliser un dispositif électronique portatif lorsque cela est interdit.

### **Section 4 : Compétence**

1. (*Nom de l'État*) est compétent pour reconnaître toute infraction mentionnée aux sections 1, 2 et 3 de la présente loi si l'acte qui constitue une infraction a été commis :

- 1) à bord de tout aéronef civil immatriculé en (*nom de l'État*) ; ou
- 2) à bord de tout aéronef civil loué avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement en (*nom de l'État*) ou qui, s'il n'a pas de principal établissement, a sa résidence permanente en (*nom de l'État*) ; ou
- 3) à bord de tout aéronef civil se trouvant sur le territoire de (*nom de l'État*) ou survolant ce territoire ; ou
- 4) à bord de tout autre aéronef civil en vol en dehors du territoire de (*nom de l'État*), si :
  - a) le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef est en (*nom de l'État*) ; et si
  - b) le commandant d'aéronef a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités compétentes de (*nom de l'État*), a demandé à ces autorités d'engager des poursuites contre l'auteur présumé de l'infraction et a affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera présentée par lui-même ou par l'exploitant à aucun autre État.

2. Aux termes de la présente section, l'aéronef est considéré comme « en vol » depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage.

## APPENDICE F

### **Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1991, et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne en 2003,

*Considérant* que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS), et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

*Considérant* que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

1. *Reconnaît* l'importance du quatrième point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « *Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multilatéraux régionaux, de la création d'un cadre juridique* », ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet ;
2. *Réaffirme* qu'il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour cette raison ;
3. *Invite* les États contractants à envisager aussi de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago et le droit international public ;
4. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;
5. *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;

6. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et des autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ;
7. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;
8. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention de Chicago).

#### **A39-12 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI s'efforce de réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

*Considérant* que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques, notamment des objectifs en matière de sécurité et en matière de capacité et d'efficacité,

*Reconnaissant* l'importance de cadres mondiaux pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Reconnaissant* l'importance d'une mise en œuvre effective de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur les cadres mondiaux,

*Reconnaissant* que la meilleure façon de faire progresser l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale est de déployer des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes sous la direction de l'OACI,

*Notant* que le Conseil a approuvé la deuxième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la cinquième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la deuxième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la cinquième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne, respectivement ;
2. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le GASP et le GANP pour appuyer les Objectifs stratégiques pertinents de l'Organisation, tout en assurant la stabilité nécessaire ;
3. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;
4. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront les cadres dans lesquels les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
5. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des solutions durables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de navigation aérienne, ce qui peut être

réalisé par un partage des ressources, en faisant appel à des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux et au savoir-faire d'autres États ;

6. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux carences en matière de sécurité et de navigation aérienne, y compris celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), par l'application des objectifs du GASP et du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;

7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, en évitant les doubles emplois ;

8. *Appelle* les États et invite les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur les cadres constitués par le GASP et le GANP ;

9. *Charge* le Secrétaire général de promouvoir, rendre disponible et communiquer efficacement le GASP et le GANP ;

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-2 sur la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne.

## **APPENDICE A**

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

*Réaffirmant* que l'objectif premier de l'Organisation reste l'amélioration de la sécurité et une réduction connexe du nombre d'accidents survenant dans le système d'aviation civile internationale et des morts qu'ils causent,

*Reconnaissant* que la sécurité est une responsabilité partagée entre l'OACI, les États membres et toutes les autres parties prenantes,

*Reconnaissant* les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie,

*Reconnaissant* que la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a réaffirmé la nécessité d'adapter continuellement le cadre de sécurité pour qu'il conserve son efficacité et son utilité dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution,

*Notant* que l'augmentation prévue du trafic de l'aviation civile internationale entraînera une hausse du nombre d'accidents d'aviation à moins que le taux d'accidents ne soit réduit,

*Reconnaissant* la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien en donnant accès aux informations appropriées sur la sécurité,

*Reconnaissant* qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement de priorités, de cibles et d'indicateurs pour la gestion des risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

*Reconnaissant* que l'OACI a établi des groupes régionaux de sécurité de l'aviation, en tenant compte des besoins des diverses régions et en s'appuyant sur les structures et formes de coopération déjà existantes,

*Notant* l'intention d'appliquer les principes de gestion de la sécurité du GASP pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont le plus nécessaires,

*Notant* l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, comme plan d'action visant à aider la communauté aéronautique à mettre en œuvre les initiatives de sécurité décrites dans le GASP au moyen d'un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées,

*Notant* la nécessité d'aider les États membres à mettre en œuvre les principes de gestion de la sécurité et à atténuer les risques liés à des problèmes opérationnels identifiés,

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien et des morts qu'ils causent, dans toutes les parties du monde, particulièrement dans les États où les dossiers de sécurité sont nettement plus mauvais que la moyenne mondiale ;
2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions où la supervision de la sécurité n'a pas atteint un niveau de maturité acceptable ;
3. *Prie instamment* les États membres d'appuyer les objectifs du GASP en mettant en œuvre les initiatives de sécurité qui y sont définies ;
4. *Prie instamment* les États membres, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations internationales concernées de travailler de concert avec toutes les parties prenantes pour établir des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs du GASP en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;
5. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que chaque exploitant étranger qui utilise leur territoire soit dûment supervisé par son État et prenne les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
6. *Encourage* l'OACI à poursuivre l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, selon les besoins.

## **APPENDICE B**

### **Plan mondial de navigation aérienne (GANP)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Ayant adopté* la Résolution A38-12, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

*Reconnaissant* l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour la protection de l'environnement,

*Reconnaissant* que de nombreux États élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne,

1. *Charge* le Conseil d'utiliser les orientations du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour développer le programme des travaux techniques de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne et prioriser les tâches qu'il contient ;
2. *Prie instamment* le Conseil de fournir aux États une feuille de route en matière de normalisation, comme annoncé dans le GANP, comme base pour le programme de travaux de l'OACI ;
3. *Appelle* les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et l'industrie aéronautique à suivre les orientations du GANP pour les activités de planification et de mise en œuvre qui établissent des priorités, des cibles et des indicateurs compatibles avec les objectifs harmonisés mondialement, compte tenu des besoins opérationnels ;
4. *Appelle* les États à prendre en considération les lignes directrices sur le GANP comme mesure opérationnelle efficace pour la protection de l'environnement ;
5. *Appelle* les États, les PIRG et l'industrie aéronautique à fournir en temps utile à l'OACI, et à se fournir les uns aux autres, des renseignements sur l'état de mise en œuvre du GANP, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre de ses dispositions ;
6. *Invite* les PIRG à utiliser les outils normalisés de l'OACI ou des outils régionaux adéquats pour suivre et, en collaboration avec l'OACI, analyser l'état de mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne ;
7. *Charge* le Conseil de publier les résultats de l'analyse sur les tableaux de bord des performances régionales et dans un rapport annuel mondial sur la navigation aérienne qui indique, au minimum, les priorités clés de la mise en œuvre et les avantages pour l'environnement, en utilisant des méthodes reconnues par le CAEP ;
8. *Prie instamment* les États qui élaborent des plans de nouvelle génération pour leur propre modernisation de la navigation aérienne d'assurer la coordination avec l'OACI et d'aligner leurs plans afin d'assurer la compatibilité et l'harmonisation à l'échelle mondiale.

### **A39-13 : Remplacement des halons**

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. *Charge* le Conseil d'exiger le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret utilisés dans les aéronefs pour lesquels une demande de certification de type sera présentée après une date déterminée à l'horizon de 2024 ;

7. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-9.

**A39-14 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États membres, tant collectivement qu'individuellement,

*Considérant* que, conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État membre s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États membres de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États membres mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que les résultats des audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États membres n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant, et que plusieurs États membres ont été identifiés comme ayant des problèmes graves de sécurité (PGS),

*Considérant* que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant les soutiens et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

*Reconnaissant* que les plans d'action de l'OACI élaborés pour des États membres individuels servent de plates-formes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs PGS ainsi que pour traiter un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

*Considérant* que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États membres son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des

responsabilités que leur confèrent la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et les Objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

*Reconnaissant* que les États membres ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

*Reconnaissant* que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO), notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d'une collaboration entre les États membres dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité,

*Rappelant* que les États membres sont responsables de la mise en œuvre des normes de l'OACI et qu'ils peuvent, à cet égard, décider sur une base volontaire de déléguer certaines fonctions aux RSOO et que, le cas échéant, le terme « État » devrait être compris comme incluant aussi les RSOO,

*Reconnaissant* la place accordée dans l'Annexe 19 aux RSOO et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

*Reconnaissant* qu'il est possible que des groupes d'États membres décident de mettre en place des systèmes aéronautiques régionaux, dont la base juridique peut être un traité international qui engloberait les règles et la supervision communes applicables dans les États participants,

*Reconnaissant* que l'assistance offerte aux États membres qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des PGS, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États membres, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

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

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre un programme global d'assistance qui aidera les États membres à remédier aux carences identifiées par USOAP-CMA, avec priorité donnée à la résolution des PGS ;
2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale aux fins de renforcer la sécurité et la supervision de la sécurité, notamment la mise sur pied d'organisations régionales de supervision de la sécurité et le renforcement des RSOO et RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, la fixation de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour traiter des PGS et des carences liées à la sécurité ;
3. *Charge* le Conseil de prendre les mesures appropriées pour assurer que les spécificités d'un système régional d'aviation établi par un groupe d'États membres soient reconnues et intégrées dans le cadre de l'OACI ;

4. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et RASG, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;
5. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO et RASG ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RASG, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance ;
7. *Prie instamment* les États membres de donner la plus haute priorité à la résolution des PGS afin d'assurer qu'il n'y ait pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI soient respectées ;
8. *Prie instamment* les États membres d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ;
9. *Prie instamment* les États membres de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;
10. *Demande* à tous les États membres et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs avec des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de PGS identifiés et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;
11. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;
12. *Encourage* les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO ;
13. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les PGS par l'élaboration de plans d'action de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets d'assistance ;

14. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme d'assistance complet ;
15. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-5.

**A39-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente dans le domaine du transport aérien**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique, harmonieuse et durable et que l'un des objectifs de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

*Considérant* que le transport aérien est un facteur important pour promouvoir et favoriser un développement économique durable aux niveaux national et international,

*Considérant* qu'il est de plus en plus difficile, en particulier pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et faire face aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de relever les défis que posent les exigences imposées au transport aérien,

*Considérant* que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États membres, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États membres par les moyens les plus efficaces,

*Considérant* que les États membres doivent fournir des données statistiques et d'autres renseignements exacts et factuels pour permettre à l'Organisation d'établir des orientations et études pertinents,

*Considérant* que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif mettant plus l'accent sur la mise en œuvre que sur l'établissement de politiques, en accord avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

*Considérant* que les orientations élaborées par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques doivent aider les États membres à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation ainsi que la création d'un contexte favorable pour le développement durable du transport aérien international,

*Considérant* qu'il est important que les États membres participent aux travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, telle qu'elle existe à la clôture de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — Imposition

Appendice C — Aéroports et services de navigation aérienne

Appendice D — Données/statistiques sur l'aviation

Appendice E — Prévisions, planification et analyses économiques

2. *Prie instamment* les États membres de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil et par le Secrétaire général dans les documents pertinents de l'OACI ;
3. *Prie instamment* les États membres de faire tout leur possible pour s'acquitter des obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour secondar l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses travaux concernant le transport aérien ;
4. *Prie instamment* les États membres de prendre en considération, dans l'exercice de leurs fonctions réglementaires, les politiques et les orientations formulées par l'OACI en matière de réglementation économique du transport aérien international, comme celles contenues dans le document 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;
5. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au défi du financement du développement des ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la meilleure contribution possible du transport aérien au bien-être économique et social des États membres, et en particulier des pays en développement ;
6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il juge que cela faciliterait son travail sur toute question de transport aérien, de consulter des experts représentant les États membres, par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts ou de groupes d'étude du Secrétariat composés de tels experts qualifiés, qui se réuniraient ou travailleraient par correspondance et feraient ensuite rapport au Comité du transport aérien ;
7. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États membres pourront participer, comme principal moyen de faire progresser la solution des problèmes d'importance mondiale dans le domaine du transport aérien, lorsque de telles réunions sont justifiées par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et qu'il existe une possibilité réelle d'action constructive à leur sujet ;
8. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de diffuser et promouvoir la politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes auprès des États membres et entre ces États ;
9. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les résolutions et décisions de l'Assemblée concernant les activités de transport aérien de l'Organisation, et de suivre et faciliter la mise en œuvre par les États des politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien ;

10. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif des politiques de transport aérien de l'OACI et d'informer l'Assemblée lorsqu'il y a lieu est nécessaire d'y apporter des modifications ;
11. *Demande* au Conseil de tenir à jour les politiques et éléments d'orientation de l'OACI dans le domaine du transport aérien et de les adapter aux changements et aux besoins des États membres, tout en préservant les principes fondamentaux sur lesquels ils sont fondés ;
12. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A38-14.

## APPENDICE A

### Réglementation économique du transport aérien international

#### Section I. Principes de base et vision à long terme

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les principes de base de souveraineté, d'équité et d'égalité des possibilités, de non- discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la Convention ont bien servi le transport aérien international et continuent de constituer la base de son développement futur et de contribuer à celui-ci,

*Considérant* que l'échange multilatéral le plus large possible des droits commerciaux reste un des buts de l'Organisation,

*Considérant* que, dans le cadre de la Convention, les États membres ont des objectifs et politiques réglementaires nombreux et divers, mais partagent un objectif fondamental de participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré en conséquence des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, y compris des clauses types et des modèles d'accords de services aériens ;

*Considérant* que la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie des États, en particulier des États en développement, notamment de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

*Considérant* que l'Organisation a adopté la vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, qui déclare : *Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble. Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des possibilités pour tous les États et leurs parties prenantes,*

*Considérant* que la conformité des États membres aux dispositions de la Convention et le respect universel de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) et d'autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien peut faciliter la réalisation des objectifs de l'Organisation et y contribuer,

*Considérant* qu'il y a lieu de tenir dûment compte de l'intérêt des consommateurs dans le développement de la politique et la réglementation en matière de transport aérien international,

1. *Prie instamment* tous les États membres de prendre en considération et d'appliquer la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international dans les pratiques d'élaboration de politiques et de règlements;
2. *Encourage* les États membres à poursuivre la libéralisation de l'accès aux marchés à un rythme et d'une manière qui conviennent aux besoins et aux circonstances, en tenant dûment compte des intérêts de toutes les parties prenantes, du contexte économique changeant et des besoins d'infrastructures, ainsi que des principes relatifs aux mesures de sauvegarde conçues pour assurer la participation continue et effective de tous les États au transport aérien international, notamment le principe consistant à accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
3. *Prie instamment* les États membres d'éviter d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales qui pourraient compromettre le développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international et de veiller à ce que les politiques et législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans tenir dûment compte de ses caractéristiques spéciales ;
4. *Prie instamment* les États membres qui ne sont pas encore parties à l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI)*, à la Convention de Montréal de 1999 et à d'autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien international, d'envisager d'urgence de le devenir ;
5. *Prie instamment* tous les États membres d'enregistrer auprès de l'OACI tous les accords et arrangements relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*, pour accroître la transparence ;
6. *Prie instamment* les États membres de tenir le Conseil parfaitement au courant de tout problème grave résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien ainsi que de tous faits nouveaux significatifs dans le processus de libéralisation ;
7. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de services aériens, et d'accorder des droits appropriés et de la souplesse dans l'exploitation de manière à favoriser le développement de ces services ;
8. *Prie instamment* les États membres, lorsqu'il s'agit de traiter de questions relatives à l'attribution des créneaux ou aux restrictions frappant les vols de nuit, de tenir dûment compte des besoins et préoccupations des autres États, de faire tous les efforts possibles pour résoudre toutes préoccupations par consultation entre les parties concernées, de façon transparente et non discriminatoire, et de respecter et de suivre le principe OACI d'approche équilibrée dans les mesures réglementaires concernant la gestion du bruit des aéronefs aux aéroports ;
9. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes concernées de prendre en considération, et d'appliquer, les principes essentiels de haut niveau, et non contraignants et non prescriptifs de l'OACI sur la protection des consommateurs dans les politiques et les pratiques réglementaires et opérationnelles, et de tenir l'OACI informée des expériences acquises ou des problèmes rencontrés dans leur application ;

10. *Encourage* les États membres à recourir au mécanisme de la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) et à en tirer parti, parce qu'il facilite les négociations et les consultations relatives aux services aériens et améliore leur efficacité ;

11. *Demande* au Conseil d'achever l'examen d'un accord international par lequel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés et de poursuivre l'élaboration d'un accord international visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens et d'un autre accord international spécifique visant à faciliter la libéralisation plus poussée des services de fret aérien, des objectifs de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international, ainsi que de l'expérience passée des États et de leurs réalisations, notamment les accords existants de libéralisation de l'accès aux marchés conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ;

12. *Demande* au Conseil de continuer à collaborer avec les organismes régionaux et sous régionaux dans l'étude et le développement de mesures de coopération, notamment d'arrangements libéralisés, et de suivre de près les résultats de ces mesures afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États membres en vue de leur application sur une base plus large ;

13. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États membres en matière de réglementation du transport aérien international, y compris les dispositions des accords sur les services aériens, et de partager ces informations avec les États membres ;

## **Section II. Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'application stricte du critère de participation substantielle à la propriété et de contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et d'autres droits de transport aérien pourrait priver de nombreux États des possibilités équitables et égales d'exploiter des services de transport aérien international et d'optimiser les avantages à en retirer,

*Considérant* qu'il convient que la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes pour l'accès aux marchés soient progressivement libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, avec souplesse et avec un contrôle réglementaire effectif, concernant en particulier la sécurité et la sûreté,

*Considérant* que l'élargissement ou l'application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement d'exploitation dans lequel le transport aérien international pourra se développer et prospérer de manière stable, efficace et économique, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation, sans préjudice des obligations des États en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation,

*Considérant* que la réalisation d'objectifs de développement parmi les États est de plus en plus encouragée par des arrangements de coopération sous la forme de groupements économiques régionaux et par une coopération fonctionnelle qui symbolise les affinités et la communauté d'intérêts,

1. *Prie instamment* les États membres de continuer à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, compte tenu des besoins et des circonstances, par diverses mesures existantes, telles que la levée des restrictions concernant la propriété et le contrôle dans les accords bilatéraux sur les services aériens, ou les dispositions relatives à la désignation reconnaissant le concept de communauté

d'intérêts au sein des groupements économiques régionaux ou sous régionaux, et celles recommandées par l'OACI ;

2. *Prie instamment* les États membres d'accepter de telles désignations et d'autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou de plusieurs États, en particulier des États en développement, appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées ;

3. *Prie instamment* les États membres de reconnaître la notion de communauté d'intérêts dans le cadre de groupements économiques régionaux ou sous-régionaux comme base valide pour la désignation par un ou plusieurs États en développement d'une compagnie aérienne d'un ou de plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à cet autre ou ces autres États en développement ou à des ressortissants de ces États, ou est effectivement sous leur contrôle ;

4. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'emploi d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;

5. *Invite* les États membres ayant de l'expérience de diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à soumettre au Conseil, sur une base continue, des informations concernant leur expérience, afin que l'Organisation dispose d'informations qui puissent être utiles aux États membres ;

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter toute l'assistance possible aux États membres qui souhaiteraient participer à des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux ;

7. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter assistance aux États membres qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation conjointes de services aériens internationaux, ou dont les entreprises de transport aérien concluent de tels arrangements, et de communiquer promptement aux États des renseignements sur de tels arrangements de coopération.

### **Section III.   Coopération en matière d'arrangements réglementaires et concurrence**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que certaines restrictions d'ordre économique, financier et opérationnel, imposées unilatéralement à l'échelon national, compromettent la stabilité du transport aérien international, tendent à créer des pratiques commerciales discriminatoires et injustes dans le transport aérien international et peuvent aller à l'encontre des principes fondamentaux de la Convention et du développement ordonné et harmonieux du transport aérien,

*Considérant* que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour les États pour favoriser l'harmonisation et la compatibilité des approches et des pratiques réglementaires pour le transport aérien international, y compris sur les questions de concurrence,

1. *Prie instamment* les États membres de prendre en considération le fait que la concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation des services aériens internationaux ;
2. *Prie instamment* les États membres, d'élaborer des lois et des politiques sur la concurrence qui s'appliquent au transport aérien, en tenant compte de la souveraineté nationale et en prenant en considération les orientations de l'OACI sur la concurrence ;
3. *Prie instamment* les États membres d'encourager la coopération entre autorités régionales et/ou nationales de la concurrence lorsqu'ils traitent de questions relatives au transport aérien international, y compris dans le contexte de l'approbation d'alliances et de fusions ;
4. *Encourage* les États membres à incorporer dans leurs législations, règles et règlements nationaux, ainsi que dans les accords sur les services aériens, les principes de base d'équité et d'égalité des chances en matière de concurrence, de non-discrimination, de transparence, d'harmonisation, de compatibilité et de coopération énoncés dans la Convention et contenus dans les politiques et orientations de l'OACI ;
5. *Demande* au Conseil de développer des outils tels qu'un forum d'échange pour renforcer la coopération entre les États, le dialogue et les échanges d'informations sur la concurrence loyale, en vue de promouvoir des approches réglementaires compatibles vis-à-vis du transport aérien international ;
6. *Demande* au Conseil de continuer de suivre les évolutions dans le domaine de la concurrence dans le transport aérien international et d'actualiser, lorsque c'est nécessaire, ses politiques et éléments d'orientation en matière de concurrence loyale.

#### **Section IV. Commerce des services**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) adopté par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a inclus certains aspects du transport aérien international,

*Considérant* que l'OACI a œuvré de façon active pour que toutes les parties intéressées comprennent mieux les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que le mandat et le rôle particuliers de l'OACI dans le transport aérien international,

1. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI continue à explorer de futurs arrangements de réglementation et à élaborer des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;
2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international pourra se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États membres et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;
3. *Réaffirme* le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ;

4. *Prie instamment* les États membres qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :

- a) de veiller à la coordination interne au sein de leur administration nationale des administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
- b) de veiller à ce que les représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;
- c) de tenir compte des droits et des obligations vis-à-vis des États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ;
- d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international ;
- e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'envisager d'utiliser ces orientations ;
- f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, se rapportant au transport aérien international ;

5. *Demande* à l'OMC, à ses États membres et à ses observateurs de prendre dûment en considération :

- a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation qui se produit aux niveaux bilatéral, sous régional et régional ;
- b) les responsabilités constitutionnelles de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne sa sécurité et sa sûreté ;
- c) la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international et ses travaux continus dans ce domaine ;

6. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international ;
- b) de suivre de façon proactive les faits nouveaux, en matière de commerce des services, susceptibles de toucher le transport aérien international, et d'informer les États membres en conséquence ;

- c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'OMC et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

## APPENDICE B

### Imposition

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'imposition de taxes sur le transport aérien international, notamment sur les aéronefs, le carburant et les produits consommables à usage technique, sur les revenus des entreprises de transport aérien international et sur la vente ou l'utilisation de ce type de transport, peut avoir un impact économique et concurrentiel négatif sur les opérations de transport aérien international,

*Considérant* que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

*Considérant* que l'imposition croissante, par quelques États membres, de taxes sur certains aspects du transport aérien international, et la prolifération des redevances de prélèvements imposés sur le trafic aérien, dont plusieurs peuvent être rangés parmi les taxes sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international, donnent lieu à de vives préoccupations,

*Considérant* que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion fait l'objet de la Résolution A39-1, *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* (Appendice H, *Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale*), et

*Considérant* que la résolution politique de l'OACI en matière d'imposition énoncée dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique de la nature de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

1. *Prie instamment* les États membres de suivre la résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, afin d'éviter d'imposer des taxes discriminatoires à l'aviation internationale ;
2. *Prie instamment* les États membres d'éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien ;
3. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir la politique de l'OACI en matière d'imposition, à suivre les évolutions et à actualiser ses politiques au besoin.

## APPENDICE C

### Aéroports et services de navigation aérienne

#### Section I. Politique en matière de redevances

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 15 de la Convention établit la base de l'application et de la divulgation des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne,

*Considérant* que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

*Considérant* que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion et des mesures fondées sur le marché est traitée séparément dans la Résolution A39-1 de l'Assemblée, *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* (Appendice H, *Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale*) et dans sa Résolution A39-2 *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*,

*Considérant* que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États membres quant aux principes suivant lesquels les organismes qui fournissent des aéroports et des services de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent percevoir des redevances pour recouvrer leurs coûts et tirer d'autres revenus raisonnables des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir,

*Considérant* que le développement de l'infrastructure de transport aérien et le plan mondial pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) exigent la justification nécessaire par une analyse de rentabilisation (*business case*) pour l'obtention d'un financement pour appuyer leur mise en œuvre,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté ;
2. *Prie instamment* les États membres de fonder le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou contribuent à fournir à l'aviation civile internationale, sur les principes exposés à l'article 15 de la Convention et en outre dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;
3. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne servent à recouvrer les coûts de la fourniture de services à l'aviation civile et de la mise à sa disposition d'installations ;

4. *Prie instamment* les États membres de prendre toute mesure utile conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État membre peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ainsi que des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État membre ;
5. *Prie instamment* les États membres d'intégrer dans leurs lois, réglementations et politiques nationales, ainsi que dans les accords de services aériens, les principes de non-discrimination, de concordance des coûts, de transparence et de consultation énoncés dans le Doc 9082, pour en assurer le respect par les aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne ;
6. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre la politique actuelle de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté assurées par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne que prône le Doc 9082, de façon que les redevances de sûreté soient raisonnables et efficaces par rapport aux coûts et qu'elles favorisent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;
7. *Demande* au Conseil de continuer d'élaborer ou d'affiner, selon les besoins, des orientations sur le financement de l'infrastructure du transport aérien, les fonctions de supervision appropriées et le financement du système de transport aérien, y compris des mécanismes visant à appuyer les améliorations opérationnelles décrites dans les modules ASBU.

## **Section II. Aspects économiques et gestion de l'infrastructure d'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, en raison des volumes croissants de trafic à acheminer, les coûts globaux de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne risquent de continuer d'augmenter pour traiter des volumes croissants de trafic,

*Considérant* que les États membres s'attachent de plus en plus à améliorer l'efficacité et le rapport coût-efficacité de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

*Considérant* qu'un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne d'une part, et ceux des transporteurs aériens et autres usagers d'autre part, équilibre qui devrait être fondé sur la promotion de la coopération entre fournisseurs et usagers,

*Considérant* que les États membres ont demandé à l'Organisation de fournir des avis et des indications en vue de favoriser un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne,

*Considérant* que les États membres confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées, qui peuvent être moins averties et informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et qui utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil a adopté des orientations provisoires de politique concernant l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour garantir un traitement équitable de tous les usagers,

1. *Rappelle* aux États membres qu'en ce qui concerne les aéroports et les services de navigation aérienne, ils restent les seuls responsables des engagements qu'ils ont pris en vertu de l'article 28 de la Convention, quelles que soient l'entité ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;
2. *Encourage* les États à envisager d'établir des entités autonomes pour exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne, compte tenu de la viabilité économique ainsi que des intérêts des usagers et autres parties intéressées ;
3. *Prie instamment* les États membres de promouvoir la prestation de services de navigation aérienne de qualité par la bonne gouvernance ;
4. *Prie instamment* les États membres de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique du Conseil de l'OACI concernant l'imputation des coûts du GNSS ;
5. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers ;
6. *Demande* au Conseil de continuer, selon les besoins, à affiner ses orientations de politique concernant l'imputation des coûts du GNSS et la coordination des aspects techniques, juridiques et économiques, y compris la question d'une interopérabilité rentable ;
7. *Demande* au Conseil de promouvoir les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, afin d'en accroître la connaissance et la mise en œuvre par les États membres et leurs aéroports et les entités prestataires de services de navigation aérienne.

## **APPENDICE D**

### **Données et statistiques sur l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Programme de données et de statistiques sur l'aviation de l'OACI assure un fondement indépendant et valable à l'échelle mondiale pour le renforcement de la planification et du développement durable du transport aérien international,

*Considérant* que chaque État membre s'est engagé à veiller à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent les données et les statistiques demandées par le Conseil; conformément à l'article 67 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil a aussi fixé des conditions relatives aux données et aux statistiques sur les services intérieurs des entreprises de transport aérien, les aéroports internationaux et les installations et services internationaux de route, en application des articles 54 et 55 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil a fixé des conditions pour la collecte de données et de statistiques sur les aéronefs civils immatriculés conformément à l'article 21 de la Convention,

*Considérant* que l'Organisation doit recueillir auprès des États des données et des statistiques sur la consommation annuelle de carburant d'aviation afin de surveiller l'incidence potentielle des mesures économiques liées aux aspects opérationnels des services de l'aviation internationale et à l'infrastructure connexe et en rendre compte,

*Considérant* que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui exige la collecte de données et de statistiques pertinentes et leur analyse pour mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux Objectifs stratégiques de l'Organisation,

*Considérant* que la coopération entre les organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des données et des statistiques d'aviation peut permettre d'élargir la portée, la couverture et la qualité des données, d'éviter le travail en double et de réduire le fardeau qui pèse sur les États,

*Considérant* que le rôle de l'OACI dans le traitement et la diffusion des données et des statistiques sur l'aviation permet aux États d'utiliser ces données comme outil important pour la croissance sûre et ordonnée de services de l'aviation civile internationale exploités de manière saine et économique,

*Considérant* que l'OACI a poursuivi ses efforts pour rendre efficaces et efficaces les traitements des données et statistiques sur l'aviation grâce au développement d'un ensemble d'outils électroniques pour répondre à l'évolution des besoins des États membres,

1. *Prie instamment* les États membres de désigner des points de coordination pour les données et les statistiques aéronautiques sur l'aviation et de faire tout leur possible pour les fournir à temps à l'OACI, par voie électronique lorsque c'est possible ;

2. *Encourage* les États membres à utiliser les outils électroniques disponibles lorsqu'ils fournissent des données et accèdent aux données et aux statistiques sur l'aviation et à participer activement à l'élaboration de ces outils en apportant un soutien et en partageant connaissances et expériences ;

3. *Demande* au Conseil, en faisant appel selon les besoins à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les données et les statistiques recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États membres, et d'établir les paramètres nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, afin d'améliorer l'uniformité des données et des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États membres, ainsi que le fond et la forme des analyses ;

4. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à examiner les moyens d'établir une coopération plus étroite avec les Nations Unies (NU), leurs agences et d'autres organisations internationales dans le domaine de la collecte et de la diffusion des données et des statistiques sur l'aviation, et de leur analyse ;
- b) de prendre des dispositions, sur une base appropriée, pour qu'une assistance soit apportée sur demande aux États membres par des membres du Secrétariat de l'OACI, afin d'améliorer

leurs statistiques des données et les statistiques sur l'aviation civile, leur analyse et leurs comptes rendus statistiques à l'Organisation ;

- c) d'élaborer un processus permettant l'harmonisation des données et des statistiques sur l'aviation provenant de différentes sources afin de faciliter la fourniture des données exactes, fiables et cohérentes nécessaires pour que les États puissent prendre des décisions éclairées ;
- d) de créer, héberger et gérer une plate-forme permettant à la communauté aéronautique de partager ses données, ses statistiques et ses outils électroniques en conformité avec les principes et dispositions énoncés dans la Convention et les décisions pertinentes de l'Organisation.

## **APPENDICE E**

### **Prévisions, planification et analyses économiques**

#### **Section I. Prévisions et planification**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les États membres ont besoin, à diverses fins de planification et de mise en œuvre, de prévisions mondiales et régionales sur l'évolution future de l'aviation civile,

*Considérant* que le Conseil, en s'acquittant de ses fonctions permanentes dans le domaine de l'économie du transport aérien, doit prévoir les évolutions futures susceptibles d'exiger des mesures de la part de l'Organisation et doit amorcer ces mesures en temps opportun,

*Considérant* que l'Organisation doit évaluer périodiquement ses performances par rapport à ses Objectifs stratégiques, en mettant l'accent en particulier sur la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement,

*Considérant* que l'Organisation a besoin de prévisions spécifiques pour la planification des aéroports et des systèmes de navigation aérienne ainsi que pour la surveillance et la planification environnementales,

1. *Demande* au Conseil d'établir et de tenir à jour des prévisions des tendances et de l'évolution futures de l'aviation civile et de mettre ces prévisions à la disposition des États membres ;
2. *Demande* au Conseil d'élaborer et de tenir à jour un seul ensemble de prévisions de trafic à long terme, à partir duquel pourront être produites à diverses fins des prévisions adaptées ou plus détaillées, notamment pour la planification des systèmes de navigation aérienne et les analyses environnementales ;
3. *Demande* au Conseil de continuer d'élaborer des méthodes et procédures de prévisions et de les améliorer.

## **Section II. Analyse économique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* l'intérêt permanent que les États membres, les organisations internationales, les institutions financières ainsi que les industries de l'aviation et du tourisme, de même que le secteur du commerce, manifestent pour l'analyse économique du transport aérien, y compris la contribution de l'aviation à l'économie mondiale, régionale et nationale,

*Considérant* qu'il existe un manque critique d'information sur le rôle de plus en plus important de l'aviation dans les économies nationales, partout dans le monde,

*Considérant* que les études économiques menées par l'OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international ont rehaussé la neutralité et ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes des entreprises de transport aérien,

*Considérant* que l'OACI a besoin d'analyses économiques pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées pour la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et à d'autres fins,

1. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'élaborer un cadre méthodologique pour la mesure économique de l'activité de l'aviation, notamment la contribution de l'aviation au produit intérieur brut (PIB), le nombre d'emplois créés par l'aviation, la consommation de l'aviation et l'impact de l'aviation sur la balance des paiements,

2. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de publier périodiquement une étude sur les différences régionales dans le niveau des coûts d'exploitation du transport aérien international, en analysant de quelle façon les différences dans les opérations et les prix des intrants peuvent influencer sur leur niveau, ainsi que l'influence que des changements dans les coûts peuvent exercer sur les tarifs de transport aérien,

3. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodologies et des procédures pour l'évaluation de l'impact économique de nouvelles mesures, les analyses coûts-avantages et coût-efficacité, et l'élaboration d'analyses de rentabilisation (*business cases*) pour répondre aux besoins de l'Organisation, des groupes de planification régionale de la navigation aérienne, des organismes de planification environnementale et d'autres activités de l'Organisation,

4. *Demande* au Conseil de suivre les évolutions, de mener des études sur les grandes questions d'importance mondiale et de partager ses analyses avec les États, les organisations internationales et l'industrie.

## **Section III. Poste aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la poste aérienne est une composante du transport aérien international qui est de plus en plus affectée par le cybercommerce,

1. *Prie instamment* les États membres de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'une politique est formulée en matière de poste aérienne internationale, en particulier lors de réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;
2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande et comme le prévoient les arrangements pertinents de coopération entre l'UPU et l'OACI, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir.

**A39-16 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de soutien technique, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, et entérinées par la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée

*Considérant* que la « Coopération technique » consiste en tout projet demandé et financé par des États et/ou des organisations et mis en œuvre par l'entremise de la Direction de la coopération technique sur la base du recouvrement des coûts, où tous les coûts directs et indirects liés au projet sont recouvrés,

*Considérant* que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le Budget du Programme ordinaire et/ou des Fonds de contributions volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une Direction ou un Bureau quelconque selon la nature et la durée du projet,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, telles qu'elles existent à la clôture de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A36-17.

**APPENDICE A**

**Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la croissance et le perfectionnement de l'aviation civile peuvent contribuer grandement au développement économique des États,

*Considérant* que l'aviation civile est importante pour le progrès technique, économique, social et culturel de tous les pays, et particulièrement des pays en développement, ainsi que pour leur coopération à l'échelon sous-régional, régional et mondial,

*Considérant* que l'OACI peut aider les États à développer leur aviation civile, tout en travaillant à atteindre ses propres Objectifs stratégiques,

*Considérant* que la Résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social (ECOSOC) des Nations Unies du 15 août 1949, approuvée par l'Assemblée générale dans sa Résolution du 16 novembre 1949 et ratifiée par l'Assemblée de l'OACI dans sa Résolution A4-20, chargeait toutes les organisations du système des Nations Unies de participer pleinement au Programme élargi d'assistance technique pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a commencé à réaliser des projets de coopération technique et d'assistance technique en 1951 avec des fonds provenant du compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique, créé au titre de la résolution ci-dessus,

*Considérant* qu'en raison des déficits importants enregistrés de 1983 à 1995, il a fallu définir une nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ainsi qu'une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique,

*Considérant* que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ratifiée par l'Assemblée à sa 31<sup>e</sup> session et fondée sur la mise en place progressive du concept de personnel essentiel, sur l'intégration de la Direction de la coopération technique à la structure de l'Organisation et sur la création d'un mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que sur la nouvelle structure organisationnelle appliquée à la Direction de la coopération technique dans les années 1990, a réduit les coûts de façon significative et amélioré sensiblement la situation financière des Programmes de coopération technique et d'assistance technique,

*Considérant* que les objectifs de cette nouvelle politique ont mis l'accent sur l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique dans la mise en œuvre au niveau mondial des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ainsi que sur le développement de l'infrastructure et des ressources humaines de l'aviation civile des États en développement qui ont besoin de la coopération technique ou de l'assistance technique de l'OACI,

*Considérant* que la normalisation et le contrôle de la mise en œuvre des SARP demeurent des fonctions importantes de l'Organisation et que l'accent a été mis sur le rôle de l'OACI en vue de la mise en œuvre et du soutien des États contractants,

*Considérant* que la Résolution A35-21 a encouragé le Conseil et le Secrétaire général à adopter une structure et un mécanisme qui fassent une place à des méthodes à orientation commerciale pour permettre des partenariats productifs avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires,

*Considérant* que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction de la coopération technique en maintenant une supervision et un contrôle appropriés des activités de coopération technique et d'assistance technique,

*Considérant* que toutes les activités de coopération technique de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures devraient être prises pour réduire au minimum les coûts administratifs et opérationnels dans la mesure du possible,

*Considérant* que les revenus des Programmes de coopération technique et d'assistance technique, ainsi que du Fonds connexe pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat et au-delà ne peuvent être estimés avec précision et peuvent varier sensiblement en fonction de divers facteurs qui échappent au contrôle de l'OACI,

*Considérant* que le Conseil a adopté une politique sur le recouvrement des coûts concernant la répartition des frais entre le Budget du Programme ordinaire et le Fonds AOSC pour des services fournis par le

Programme ordinaire à la Direction de la coopération technique et pour des services fournis par la Direction de la coopération technique au Programme ordinaire,

*Programmes de coopération technique et d'assistance technique*

1. *Reconnaît* l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation,
2. *Réaffirme* que les Programmes de coopération technique et d'assistance technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile,
3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer les Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets,
4. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale,
5. *Affirme* que l'amélioration de la coordination de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, et par un renforcement de la coopération ainsi que par une coordination plus étroite entre les Programmes de coopération technique et d'assistance technique afin d'éviter le double emploi et les chevauchements,
6. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC, et que l'appui du budget du Programme ordinaire ne soit sollicité qu'en dernier recours,
7. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique et d'assistance technique,
8. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction de la coopération technique doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif,

*L'OACI, institution spécialisée reconnue pour l'aviation civile*

9. *Recommande* aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile dans le domaine de la coopération technique et de l'assistance technique, et *prie* le Secrétaire général de poursuivre ses démarches auprès de ces entités ainsi qu'auprès

des États bénéficiaires potentiels, afin que des fonds soient affectés au développement de l'aviation civile, l'OACI jouant le rôle d'agent d'exécution,

10. *Recommande* aux États qui reçoivent de l'aide bilatérale ou sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI pour les soutenir dans l'exécution de leurs programmes en matière d'aviation civile,

*Élargissement des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*

11. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la Direction de la coopération technique, il est nécessaire de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI,

12. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique et de l'assistance technique aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les Objectifs stratégiques de l'OACI, et que la coopération et l'assistance fournies par l'OACI devraient englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI et *demande* au Secrétaire général d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques,

13. *Réaffirme* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de services de coopération technique et d'assistance technique aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du transport aérien international et *charge* le Secrétaire général d'examiner au cas par cas les demandes de coopération et d'assistance adressées à l'OACI par ces entités dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI et, s'il y a lieu, avec les politiques et les règlements nationaux pertinents promulgués par l'État bénéficiaire,

*Accords de coopération technique et d'assistance technique*

14. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de ses Programmes de coopération technique et d'assistance technique, utilisera les accords de fonds d'affectation spéciale (FAS), les Accords de services de gestion (ASG), le Service des achats d'aviation civile (CAPS) et d'autres accords-cadres et arrangements de financement comme il conviendra pour coopérer avec les parties prenantes qui mettent en œuvre des projets d'aviation civile et les assister autant que possible,

15. *Constate avec satisfaction* que certains États prennent l'initiative d'utiliser davantage ces arrangements pour obtenir une coopération technique et une assistance technique dans le domaine de l'aviation civile.

## APPENDICE B

### Financement des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les fonds disponibles pour la coopération technique et l'assistance technique dans le domaine de l'aviation civile sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

*Considérant* que le Programme de coopération technique est financé, à quelques exceptions près, par les pays en développement qui allouent des fonds à leurs propres projets,

*Considérant* que le Programme d'assistance technique est financé par les fonds volontaires de l'OACI et le budget ordinaire de l'Organisation,

*Considérant* que les administrations de l'aviation civile des pays les moins avancés sont, en particulier, celles qui nécessitent le plus de soutien, tout en devant parallèlement faire surtout appel aux institutions financières et aux industriels du secteur pour financer leurs projets de coopération technique,

*Considérant* que le PNUD dirige essentiellement ses fonds vers des secteurs du développement autres que l'aviation civile et que sa contribution financière aux activités de l'aviation civile a considérablement baissé au point de représenter moins de 1 % des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, mais que le PNUD continue de fournir à l'OACI un soutien administratif au niveau des pays,

*Considérant* que l'évolution rapide de la technique dans le domaine de l'aviation civile impose aux États en voie de développement des dépenses importantes au titre des installations et services aéronautiques au sol nécessaires pour suivre cette évolution, et continue d'accroître leurs besoins de formation de personnel aéronautique national au-delà de leurs ressources financières et leurs moyens d'enseignement,

*Considérant* que l'Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique et d'assistance technique identifiés selon les besoins afin d'appuyer la mise en œuvre des SARP et des installations et services énoncés dans les plans de navigation aérienne, ainsi que la mise en œuvre des recommandations découlant d'audits de l'OACI et les mesures visant à corriger des carences constatées,

*Considérant* que les institutions de financement attendent de ceux qui réalisent les projets qu'elles financent une exécution rapide et efficace et une information détaillée et en temps réel sur les activités et les finances des projets,

1. *Demande* aux institutions de financement, aux États donateurs et aux autres partenaires du développement, notamment l'industrie et le secteur privé d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur du transport aérien des pays en développement et *demande* au Président du Conseil, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec l'Organisation des Nations Unies, notamment avec le PNUD, afin que celle-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI,

2. *Appelle l'attention* des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'aviation

civile et, en tant que telle, reconnue par les Nations Unies comme l'autorité experte en matière de coopération technique et d'assistance technique pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile,

3. *Prie instamment* les États contractants qui participent aux sources de financement d'appeler l'attention de leurs représentants auprès de ces organisations sur l'intérêt que présente une coopération et une assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement de l'infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays,

4. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une coopération et une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être financés,

5. *Encourage* les dispositions prises par les pays en développement pour se procurer à toutes les sources appropriées les fonds nécessaires au développement de leur aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible,

6. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté de la navigation aérienne, la protection de l'environnement et l'efficacité de l'aviation civile, contribuant ainsi davantage à la réalisation des Objectifs stratégiques et, en particulier, à la mise en œuvre des SARP et à la correction des carences constatées lors des audits,

7. *Autorise* le Secrétaire général à recevoir, pour le compte des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, des contributions financières et en nature pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, y compris des contributions volontaires sous forme de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement,

8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI,

9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile,

10. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP).

## APPENDICE C

### Mise en œuvre des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

*Considérant* que la mise en œuvre des projets de coopération technique et d'assistance technique s'ajoute en complément aux initiatives du Programme ordinaire pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Considérant* que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils, coopération technique et assistance technique pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

*Considérant* qu'il est urgent de réaliser des activités de suivi effectives et correctives suite aux audits de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

*Considérant* que le financement extrabudgétaire apporté aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique permet à l'OACI, par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique, de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'USOAP-CMA, des missions de validation coordonnées (ICVM) et de l'USAP,

*Considérant* que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde,

*Considérant* que les évaluations a posteriori pourraient constituer de précieux outils pour déterminer les incidences des projets sur l'aviation et pour la planification des projets futurs,

*Considérant* que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction de la coopération technique, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent une coopération technique et une assistance technique sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile,

2. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournies par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et *prie instamment* le Conseil de continuer d'attribuer une priorité élevée à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire des Programmes de coopération technique et d'assistance technique en raison des grands avantages que présentent ces projets,

3. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et *rappelle* aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives,
4. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région,
5. *Invite instamment* les États qui bénéficient de la coopération technique ou d'une assistance technique par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit prise dans les meilleurs délais au sujet des experts ainsi que des éléments formation et acquisition, en conformité avec les conditions figurant dans les accords de projet,
6. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile (CAPS) que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer,
7. *Demande* que les États contractants, en particulier les pays en développement, encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI,
8. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI,
9. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.

#### **A39-17 : Programme OACI des volontaires de l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État membre s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que de nombreux États ont de la difficulté à s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention et qu'il existe encore des écarts dans le niveau de mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI,

*Considérant* qu'un certain nombre de pays sont confrontés à des insuffisances de capacité en ressources financières et humaines, et ne peuvent remédier de façon adéquate aux carences de leurs systèmes d'aviation civile,

*Considérant* que l'OACI joue un rôle de chef de file dans la facilitation de la mise en œuvre des SARP et la rectification des carences de l'aviation civile en coordonnant l'assistance et en mobilisant les ressources auprès des partenaires de l'aviation,

*Considérant* qu'il est nécessaire et souhaitable d'aider les États à remédier aux lacunes détectées durant les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI, à développer leurs capacités de mettre en œuvre les SARP de l'OACI, à répondre aux situations d'urgence touchant leur système d'aviation et à promouvoir l'autonomie et la croissance,

*Rappelant* la Résolution 70/129 de l'Assemblée générale des Nations Unies – Intégrer le volontariat aux activités axées sur la paix et le développement : plan d'action pour la décennie à venir et au-delà,

*Reconnaissant* que le volontariat, dans sa diversité, son universalité et ses valeurs, peut être un puissant outil de développement et un atout pour les gouvernements et les partenaires à l'échelle mondiale, et qu'il convient de tirer pleinement parti de son potentiel comme une ressource complémentaire au soutien technique,

*Considérant* que des professionnels de l'aviation compétents et expérimentés de l'OACI, de l'industrie aéronautique, des États et du secteur privé, constituent une source précieuse de connaissances qui pourrait contribuer au développement durable de l'aviation civile,

1. *Fait la promotion* du volontariat comme un instrument important et efficace permettant aux experts compétents de contribuer positivement au développement durable de l'aviation civile dans le monde ;
2. *Entérine* la décision prise par le Conseil d'établir et de promouvoir le Programme OACI de volontaires de l'aviation (IPAV) ;
3. *Encourage*, par l'intermédiaire de l'IPAV, la participation et l'intégration fructueuses aux programmes et aux projets d'assistance/de coopération technique, à titre volontaire, de professionnels de l'aviation compétents et expérimentés provenant de l'OACI, des États, de l'industrie aéronautique et du secteur privé ;
4. *Invite* les États contractants à envisager, le cas échéant, de recourir à l'IPAV pour l'assistance/coopération technique,
5. *Souligne* que la mise à disposition de moyens adéquats pour les activités des volontaires est essentielle pour donner un effet multiplicateur au potentiel complet du volontariat et de l'IPAV,
6. *Encourage* les États contractants et autres parties intéressées en mesure de le faire, à participer à l'IPAV, en coordination avec la communauté de l'aviation civile internationale, en fournissant des ressources financières et humaines afin de soutenir les États en développement et les États les moins développés dans les efforts déployés pour s'acquitter de leurs obligations au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

7. *Invite* les États donateurs, les institutions financières et autres partenaires de développement, à offrir un financement durable à l'appui de l'administration, de la surveillance et de la mise en œuvre de l'IPAV, au moyen du Fonds de contributions volontaires de l'IPAV,

8. *Invite instamment* le Conseil à continuer de soutenir et d'aider la promotion de l'IPAV.

**A39-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique liée à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

*Considérant* que, dans la Résolution A38-15, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

*Considérant* qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI qui figure dans la Résolution A38-15, Appendices A à I inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 39<sup>e</sup> session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle qu'elle existe à la clôture de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-15.

**APPENDICE A**

**Politique générale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le développement 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, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

*Considérant* que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile sont devenus la menace principale contre son développement sûr et ordonné,

*Considérant* que la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par l'utilisation des aéronefs comme armes de destruction, par le ciblage des aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, des armes légères et des lance-roquettes antichars, par l'emport à bord des aéronefs de liquides, gels et aérosols comme composantes d'un engin explosif improvisé, par le sabotage ou la tentative de sabotage au moyen d'un engin explosif improvisé, par la capture illicite d'aéronefs ou par l'attaque d'installations aéronautiques, notamment dans les zones côté ville, et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale constituent une infraction grave, en violation du droit international,

*Rappelant* que les Résolutions A27-12 et A29-16 restent en vigueur,

*Reconnaissant* que le secteur de l'aviation est utilisé pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes,

*Rappelant* les Résolutions A33-1 et A36-19 et les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002,

*Rappelant* la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée en sa 37<sup>e</sup> session,

*Rappelant* les déclarations communes adoptées aux conférences régionales de l'OACI sur la sûreté de l'aviation tenues en 2011 et 2012,

*Rappelant* les Communiqués conjoints publiés par les Conférences conjointes OACI-OMD sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation, tenues à Singapour en juillet 2012, à Manama (Bahreïn) en avril 2014 et à Kuala Lumpur (Malaisie) en juillet 2016,

*Rappelant* le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en septembre 2012, ainsi que les conclusions et recommandations de la Conférence,

*Notant* avec satisfaction les mesures prises pour mettre en œuvre la Stratégie globale OACI de sûreté de l'aviation (ICASS) et ses sept domaines de focalisation stratégique, telle qu'adoptée par le Conseil le 17 février 2010 pour servir de cadre aux activités de sûreté de l'aviation de l'OACI pour les triennats 2011-2016,

*Consciente* des précieux enseignements tirés de la mise en œuvre de l'ICASS, qui a établi la base et le fondement solide nécessaires pour faire face aux défis actuels et futurs sur le plan de la sûreté de l'aviation, et qui devrait être utilisée dans l'élaboration du Plan prospectif pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) comme futur cadre mondial pour le renforcement progressif de la sûreté de l'aviation,

*Consciente* de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies – Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation,

*Reconnaissant* l'importance des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du GASeP,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire pour l'Organisation de continuer de mettre en œuvre l'ICASS, jusqu'à ce que le GAsEP soit complètement achevé et approuvé en vue de sa mise en œuvre,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;
4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, sur la base de l'orientation stratégique définie dans le cadre de l'ICASS, et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. *Exprime sa gratitude* aux États membres pour les contributions volontaires qu'ils ont apportées, sous la forme de ressources humaines ou financières, l'ICASS, durant le triennat 2014-2016 ;
8. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation autres que celles prévues au budget du programme régulier dans le cadre de l'ICASS ;
9. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de l'ICASS en vue d'établir le GAsEP en le fondant sur des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation et en le dotant d'indicateurs concrets et mesurables pour guider l'OACI, les États et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;
10. *Demande* au Conseil de charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'élaborer le GAsEP dans les délais les plus brefs et de présenter le Plan au Conseil pour approbation et consultation des États membres et des parties prenantes clés au plus tard à la deuxième moitié de 2017 ;
11. *Prie instamment* tous les États membres de participer activement aux consultations mondiales et régionales pour donner au GAsEP une dimension véritablement mondiale, et refléter aussi les aspirations, les besoins et les priorités aux niveaux national et régional.

## APPENDICE B

### **Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile**

#### a) *Instruments internationaux du droit aérien*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010), par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010), par le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014). Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse [www.icao.int](http://www.icao.int), à la rubrique « Recueil des traités de l'OACI » ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties aux *instruments de droit aérien mentionnés ci-dessus*, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de ces instruments, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États qu'il importe de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, au *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, le *Protocole de 2014 visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

b) *Promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la promulgation par les États membres de lois pénales nationales punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile contribuerait beaucoup à leur dissuasion,

1. *Appelle* les États membres à accorder une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes de capture illicite d'aéronefs, des actes ou tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier à inclure, dans leur législation, des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

2. *Appelle* les États membres à prendre des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes de capture illicite d'aéronefs, d'actes ou de tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités, ou en renforçant les arrangements existants et en concluant des accords appropriés pour la répression de ces actes prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale.

## **APPENDICE C**

### **Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige de l'Organisation et des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures concrètes de protection,

*Considérant* qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et des colis exprès, ainsi qu'à la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les menaces pesant sur les zones côté ville des aéroports et les attaques menées ou facilitées par des gens à l'interne,

*Considérant* que les documents de voyage lisibles à la machine renforcent la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui vérifient l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

*Considérant* que les documents de voyage lisibles à la machine permettent une coopération de haut niveau entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, et l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

*Considérant* que les documents de voyage lisibles à la machine et autres outils d'information sur les passagers peuvent être utilisés à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour détecter les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

*Considérant* que les menaces pesant sur les systèmes de fret aérien et de poste aérienne dans leur ensemble exigent une approche globale de l'élaboration et de la mise en œuvre d'exigences de sûreté et de bonnes pratiques, notamment la coopération avec des organisations internationales telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation maritime internationale (OMI),

*Considérant* que la responsabilité de s'assurer que des mesures de sûreté sont appliquées par les organismes gouvernementaux, les autorités aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs incombe aux États membres,

*Considérant* que l'application des mesures de sûreté préconisées par l'OACI constitue un moyen efficace de prévention des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

*Considérant* qu'un large éventail de stratégies et d'outils de gestion des risques doit être employé pour aligner les mesures de sûreté avec le risque pour la sûreté afin de garantir l'efficacité et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation,

*Considérant* que les contre-mesures de protection de l'aviation civile ne peuvent être efficaces que si l'on emploie un personnel de sûreté hautement formé, en plus des vérifications des antécédents, de la certification et du contrôle de la qualité,

*Considérant* que des innovations en matière de technologie et de processus sont requises pour mettre en place des mesures de facilitation et de sûreté de l'aviation efficaces et efficientes et pour définir l'avenir des régimes d'inspection-filtrage de sûreté,

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite en proportion de la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de tenir à jour les dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;

2. *Demande* que le Conseil procède, en plus du mandat de la Commission internationale technique des explosifs (CITE) prescrit par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, à des études concernant les méthodes de détection des explosifs ou des matériaux explosifs, et notamment le marquage des explosifs faisant problème, autres que les explosifs plastiques et en feuilles, en vue de l'évolution, si besoin en est, d'un régime juridique exhaustif approprié ;

3. *Prie instamment* tous les États, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et, en particulier, les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 ainsi que celles recommandées par le Conseil ;

3bis. *Réaffirme* la responsabilité qu'ont tous les États de mettre en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation efficaces dans leur territoire, en tenant compte de la menace qui évolue ;

4. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions relatives à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation* afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une

attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États membres à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;

6. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces ;

7. *Encourage* les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile ;
- b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir techniques de filtrage et d'inspection, détection des explosifs, détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, filtrage et accréditation du personnel aéroportuaire, développement des ressources humaines, et recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
- c) utiliser des techniques modernes pour détecter des matières interdites et empêcher qu'elles soient emportées à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
- d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace, qui soient basées sur le risque, efficaces, efficientes, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers et sur le commerce légitime ;
- e) faire face à la menace constante que posent les explosifs sous forme de liquides, d'aérosols et de gels (LAG), y compris la mise en œuvre de solutions technologiques nécessaires pour lever graduellement les restrictions imposées au transport de LAG dans les bagages de cabine ;
- f) traiter les vols en provenance d'États où il y a inspection-filtrage des LAG de la même façon que les vols en provenance d'États où il y a des restrictions en matière de LAG ;
- g) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne :
  - 1) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien solide, durable et résistant ;
  - 2) en mettant efficacement en œuvre des normes de sûreté solides ;
  - 3) en adoptant une approche sécurisée, exhaustive, basée sur la chaîne d'approvisionnement pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
  - 4) en mettant en place et renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;

- 5) en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes d’approvisionnement correspondantes ;
  - 6) en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d’autres États pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
  - 7) en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- h) prendre en compte les vulnérabilités éventuelles des systèmes d’aéronefs télépilotés afin de prévenir les actes d’intervention illicite ;
- i) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques visant l’aviation civile dans l’espace aérien soient effectuées et que les États communiquent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l’aviation civile aux parties prenantes concernées ;
- j) contrer les risques d’attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aéroports, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :
- 1) maintenir un équilibre pratique entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
  - 2) mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
  - 3) éviter de créer des zones de rassemblement de masse, qu’elles soient à l’intérieur ou à proximité de l’aéroport ;
  - 4) entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d’intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ;
- k) assurer la protection de l’aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces ;
8. *Appelle* les États membres à améliorer leur utilisation des mécanismes d’échange de renseignements, notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) fournis par les transporteurs aériens, afin de renforcer la sûreté de l’aviation et de réduire les risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés civiles ;
9. *Appelle* les États membres, tout en respectant leur souveraineté, à réduire au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d’une interprétation non homogène des normes, en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;
10. *Appelle* les États membres, lorsqu’ils demandent à un autre État d’appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs qui volent à destination de son territoire, à tenir pleinement compte des mesures de sûreté déjà en place dans l’État qui reçoit la demande et, s’il y a lieu, à reconnaître ces mesures comme équivalentes ;
11. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
- b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;
- c) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection-filtrage des passagers et du fret ;
- d) de continuer à travailler avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées, notamment l'inspection-filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers ayant accès aux zones réglementées des aéroports, le renforcement de l'inspection-filtrage des passagers et des bagages, des contrôles de sûreté appropriés pour le fret, la chaîne d'approvisionnement et les fournisseurs de services, ainsi que la sélection et la formation des personnes qui appliquent et mettent en œuvre les mesures de sûreté ;
- e) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;
- f) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment les menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques qui pèsent sur les zones côté ville des aéroports et sur la sûreté de la gestion du trafic aérien, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ;

12. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté de l'aviation et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs, en particulier des éléments indicatifs détaillés sur les liquides, les gels et les aérosols ainsi que les facteurs humains, destinés à aider les États membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

13. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et au Secrétaire général de veiller à la mise à jour continue de l'*Énoncé OACI du contexte de risque à l'échelle mondiale*, qui fournit une méthodologie d'évaluation du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure des évaluations fondées sur les risques dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

14. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général et au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de veiller à ce que des spécialistes des domaines appropriés participent à l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'à l'élaboration des SARP, spécifications, éléments indicatifs et des autres moyens de résoudre les questions de sûreté de l'aviation, y compris la coordination avec les autres groupes d'experts ;

15. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'évaluer en permanence son mandat et ses principales méthodes de travail pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation.

## APPENDICE D

### Mesures à prendre par les États concernés par un acte d'intervention illicite

#### a) *Actes d'intervention illicite*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les actes d'intervention illicite continuent à compromettre gravement la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que la sécurité des vols des aéronefs qui sont l'objet d'actes de capture illicite peut être compromise encore davantage par le refus de mettre à leur disposition des aides à la navigation et des services de la circulation aérienne, par le blocage des pistes et des voies de circulation et par la fermeture des aéroports,

*Considérant* que la sécurité des passagers et des membres d'équipage d'un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite peut être compromise encore davantage si cet aéronef est autorisé à décoller alors qu'il se trouve dans cette situation,

1. *Exprime sa préoccupation* au sujet des défis que constituent pour la sûreté de l'aviation civile les menaces nouvelles et existantes et l'évolution des méthodes utilisées pour commettre des actes d'intervention illicite ;

2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal et du *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, ainsi que le *Protocole de 2014 visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* ;

3. *Recommande* que les États tiennent compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils définissent la politique et les plans d'urgence à adopter pour s'opposer aux actes d'intervention illicite ;

4. *Invite instamment* les États membres à porter assistance aux aéronefs qui font l'objet d'un acte de capture illicite, notamment à leur fournir les aides à la navigation et les services de la circulation aérienne et à autoriser leur atterrissage ;

5. *Invite instamment* les États membres à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;
6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;
7. *Invite instamment* les États membres à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;
8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État membre à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement et d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;
9. *Condamne* l'annonce de fausses menaces contre l'aviation civile et *appelle* les États membres à poursuivre les auteurs de tels actes afin d'éviter la perturbation d'activités d'aviation civile ;
10. *Appelle* les États membres à continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

b) *Rapport sur les actes d'intervention illicite*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les comptes rendus officiels communiqués à l'OACI en temps utile par des États touchés par des actes d'intervention illicite devraient contenir des renseignements crédibles et exhaustifs et constituer la base de l'évaluation et de l'analyse de ces actes,

*Considérant* que la base de données en ligne de l'OACI sur les actes d'intervention illicite est un outil efficace pour la diffusion rapide des renseignements sur les incidents relatifs à la sûreté de l'aviation, et qu'elle est aisément accessible aux États membres via le Portail sécurisé de l'OACI (<https://portal.icao.int>),

1. *Note avec préoccupation* que de nombreux États touchés par des actes d'intervention illicite ne communiquent souvent pas au Conseil les comptes rendus officiels sur ces actes ;
2. *Prie instamment* les États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi qu'en vertu de l'Annexe 17, de communiquer dès que possible au Conseil, à la suite d'actes d'intervention illicite, tous renseignements utiles requis par ces articles et les SARP, afin que le Secrétariat puisse disposer de renseignements exacts et complets et analyser les tendances et les nouvelles menaces visant l'aviation civile ;
3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, d'inviter les États concernés à communiquer au Conseil,

conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire ;

4. *Demande* que le Conseil charge le Secrétaire général, en collaboration avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de suivre, de colliger, de vérifier et d'analyser les actes d'intervention illicite qui ont fait l'objet de comptes rendus, d'informer les États des tendances et des menaces potentielles et nouvelles, et d'élaborer des orientations appropriées pour décourager les menaces nouvelles et existantes.

## **APPENDICE E**

### **Le Programme universel OACI d'audits de sûreté**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A38-15, Appendice E,

*Considérant* que l'un des objectifs de l'Organisation reste de veiller à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 et aux prescriptions de l'Annexe 9 concernant la sûreté,

*Considérant* que l'établissement par les États d'un système efficace de supervision de la sûreté appuie la mise en œuvre de normes et pratiques recommandées internationales (SARP) relatives à la sûreté de l'aviation et contribue à cet objectif,

*Rappelant* que la responsabilité d'assurer la sûreté de l'aviation civile incombe en dernier ressort aux États membres,

*Considérant* que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le programme continue à bénéficier du soutien des États, servant de catalyseur pour les efforts qu'ils consentent en permanence pour satisfaire à leurs obligations internationales dans le domaine de la sûreté de l'aviation,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre effective des plans d'action correctrice des États visant à remédier aux carences détectées durant les audits de l'USAP constitue une partie intégrante et cruciale du processus de surveillance pour atteindre l'objectif général de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde,

*Reconnaissant* l'importance d'un niveau limité de divulgation pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, conciliant le besoin des États d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté,

*Considérant* l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) en temps opportun,

*Reconnaissant* l'importance d'une stratégie coordonnée pour faciliter l'assistance aux États par l'intermédiaire de la Commission de haut niveau du Secrétariat chargée de l'examen du suivi et de l'assistance,

*Reconnaissant* que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir une confiance mutuelle entre les États membres dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

*Considérant* l'approbation par le Conseil de l'application d'une méthode de surveillance continue (CMA) à l'USAP après l'achèvement du deuxième cycle d'audits en 2013,

*Considérant* que la mise en œuvre intégrale l'USAP-CMA a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2015,

*Rappelant* qu'à sa 38<sup>e</sup> session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note avec satisfaction* que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;
2. *Exprime sa reconnaissance* aux États membres pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ainsi que d'experts à long terme pour remplir les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP ;
3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP et de superviser les activités de l'USAP-CMA lorsqu'il évalue les niveaux atteints par les États dans la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation, dans le respect des SARP de l'OACI portant sur la sûreté et dans la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États ;
4. *Demande* au Conseil de charger le Secrétariat de l'OACI d'examiner la portée et la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté, en consultation avec les États membres, pour veiller à ce qu'il fournisse aux États membres des informations fiables concernant la mise en œuvre effective des mesures de sûreté de l'aviation au sol, et que la méthodologie tienne compte d'une approche basée sur le risque pour la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation ;
5. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de sûreté de l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;
6. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
  - a) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
  - b) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;
  - c) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
  - d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'action correctrice pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;

7. *Prie instamment* tous les États membres de partager, sur demande, pour autant qu'un tel partage soit approprié et conforme à leur souveraineté, les résultats des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État soumis à audit ;

8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

## **APPENDICE F**

### **Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale nécessite des ressources financières et la formation de personnel,

*Considérant* que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, ne disposent pas d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation et éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté de l'aviation par la mise sur pied d'un cadre international de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation coordonné, ciblé et efficace ;

2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;

3. *Prie instamment* les États qui en sont capables d'aider à fournir un renforcement des capacités, de la formation et autres ressources financières de manière efficace et ciblée, de l'assistance technique, des transferts de technologie et des programmes technologiques, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États de parvenir à un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;

4. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI de fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctives et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17, ainsi que de la capacité de l'OACI de faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;

5. *Invite* les États membres à envisager aussi de demander l'aide d'autres organisations internationales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

6. *Prie instamment* l'OACI, les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;
7. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des renseignements sur ces initiatives ;
8. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI ;
9. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de devenir partenaires pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, en documentant les engagements pris par chacune des parties ;
10. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les malles pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;
11. *Prie instamment* les États membres de fournir de la documentation de formation afin d'aider au développement et aux mises à jour futurs du Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, *notamment* des malles pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et des ateliers sur la sûreté de l'aviation ;
12. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) afin de garantir que les normes de formation soient maintenues et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;
13. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté ;
14. *Prie instamment* la communauté internationale d'envisager d'accroître l'assistance aux États et de renforcer la coopération entre eux, pour qu'ils puissent profiter de la réalisation des buts et objectifs de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, en particulier par le biais de la Commission internationale technique des explosifs (CITE).

## **APPENDICE G**

### **Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les droits et obligations des États prévus par les instruments juridiques internationaux sur la sûreté de l'aviation et par les SARP relatives à la sûreté de l'aviation adoptées par le Conseil pourraient être complétés et renforcés dans la coopération multilatérale et bilatérale entre les États,

*Considérant* que les accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport commercial international des passagers, des bagages, du fret et de la poste par la voie aérienne,

*Considérant* que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens,

*Considérant* que la focalisation sur les résultats de sûreté, sur la reconnaissance de l'équivalence et sur un contrôle unique de sûreté, ainsi que le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords multilatéraux et/ou bilatéraux sur les services aériens sont des principes de politique dont la mise en œuvre peut grandement contribuer à la pérennité de la sûreté de l'aviation,

1. *Reconnaît* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États membres ;

2. *Prie instamment* tous les États membres d'insérer dans leurs accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;

3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants pour garantir qu'une coopération efficace entre les États en matière de sûreté de l'aviation favorise davantage la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation :

- a) respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
- b) reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ;
- c) concentration sur les résultats en matière de sûreté ;

4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC), créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;

5. *Prie instamment* le Conseil de demander au Secrétaire général de promouvoir des initiatives permettant la création de plates-formes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

6. *Demande* au Conseil de continuer :

- a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
- b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;

- c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;

7. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

## APPENDICE H

### Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que la menace à laquelle l'aviation civile est confrontée requiert la mise au point d'une riposte efficace au niveau mondial par les États et les organisations internationales et régionales concernées,

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNCTITF), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), la Commission arabe de l'aviation civile, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2. *Charge* le Conseil de tenir compte de l'Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) du G8 et de poursuivre sa collaboration avec ce groupe et d'autres groupes d'États appropriés, notamment l'Initiative pour le commerce sûr dans la région Asie-Pacifique (STAR) lancée par la Coopération économique Asie-Pacifique, dans ses travaux liés à l'élaboration de contre-mesures pour faire face à la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) et pour encourager leur mise en application par tous les États membres ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme.

**Déclaration sur la sûreté de l'aviation**  
(adoptée par la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée)

L'Assemblée, *reconnaissant* qu'il est nécessaire de renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde en raison de la menace qui pèse continuellement sur l'aviation civile, notamment la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines survenue le 25 décembre 2009, et *mesurant* la valeur des déclarations conjointes sur la sûreté de l'aviation civile issues des conférences régionales tenues dans le but de renforcer la coopération internationale, *prie instamment* les États membres, par la présente, de prendre les mesures ci-dessous afin de renforcer la coopération internationale visant les menaces contre l'aviation civile :

- 1) renforcer et promouvoir l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et élaborer des stratégies pour faire face aux menaces actuelles et émergentes ;
- 2) renforcer les procédures de filtrage de sûreté, mettre l'accent sur les facteurs humains, faire appel aux technologies modernes pour détecter les articles interdits et appuyer la recherche et le développement en technologie de détection d'explosifs, d'armes et d'articles interdits afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;
- 3) élaborer de meilleures mesures de sûreté pour protéger les installations aéroportuaires et améliorer la sûreté en vol, avec des renforcements appropriés de la technologie et de la formation ;
- 4) élaborer et mettre en place des mesures renforcées et harmonisées ainsi que de bonnes pratiques pour la sûreté du fret aérien, en tenant compte de la nécessité de protéger toute la chaîne d'approvisionnement de fret aérien ;
- 5) promouvoir le renforcement des mesures de sûreté appliquées aux documents de voyage et la validation de ces documents au moyen du Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, en parallèle avec des renseignements biométriques, ainsi que l'engagement à signaler régulièrement les passeports perdus ou volés à la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés afin d'éviter que ces documents de voyage ne soient utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ;
- 6) améliorer la capacité des États membres de remédier aux carences constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) en veillant à ce que les résultats des audits soient mis à la disposition des États membres, ce qui permettrait de mieux cibler les efforts pour renforcer les capacités et l'assistance technique ;
- 7) apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en ce qui concerne le financement, le renforcement des capacités et le transfert de technologie pour répondre efficacement aux menaces contre la sûreté de l'aviation, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie ;
- 8) promouvoir un recours accru aux mécanismes de coopération entre États membres et avec le secteur de l'aviation civile, pour l'échange des renseignements sur les mesures de sécurité afin d'éviter les chevauchements, s'il y a lieu, et pour la détection rapide des menaces contre la sûreté de l'aviation civile et la communication en temps utile de renseignements à leur sujet, y compris par la collecte et la transmission de renseignements préalables concernant

les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), comme aide à la sûreté, tout en assurant la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers ;

- 9) mettre en commun les meilleures pratiques et les renseignements dans une gamme de domaines clés tels que les techniques de filtrage et d'inspection, y compris les évaluations de la technologie de filtrage avancée pour la détection d'armes et d'explosifs, la sécurité des documents et la détection des fraudes, la détection des comportements et l'analyse des risques fondée sur les menaces, le filtrage des employés d'aéroport, la vie privée et la dignité des personnes, et la sûreté des aéronefs.

### **A39-19 : Cybersécurité dans l'aviation civile**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré constitué de technologies de l'information et des communications essentielles à la sécurité et à la sûreté des vols d'aviation civile,

*Notant* que le secteur de l'aviation dépend de plus en plus de la disponibilité des systèmes de technologies de l'information et des communications, ainsi que de l'intégrité et de la confidentialité des données,

*Consciente* que la menace représentée par les cyberincidents pour l'aviation civile évolue rapidement et continuellement, que les responsables de ces menaces sont animés d'intentions malveillantes et concentrent leurs efforts sur la perturbation de la continuité des activités et le vol d'informations pour des motivations politiques, financières ou autres, et que cette menace peut facilement évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

*Reconnaissant* que tous les problèmes de cybersécurité qui compromettent la sécurité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels, et devraient donc être traités par l'application de systèmes de gestion de la sécurité,

*Réaffirmant* l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces,

*Considérant* la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné permettant aux parties prenantes de l'aviation civile de relever les défis en matière de cybersécurité, et de prendre des mesures à court terme pour renforcer la résistance du système mondial de l'aviation aux cybermenaces qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile,

*Reconnaissant* la valeur des initiatives, plans d'action, publications et autres médias conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et approfondie,

*Rappelant* les initiatives des dirigeants du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et de l'OACI qui attestent la nécessité de travailler ensemble et d'être guidés par une vision, une stratégie et une feuille de route communes pour renforcer la protection du système mondial de l'aviation contre les cybermenaces et sa résistance à celles-ci,

*Reconnaissant* la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et des solutions en matière de cybersécurité,

1. *Invite* les États et les parties prenantes de l'industrie à prendre les mesures suivantes pour contrer les cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :

- a) Déterminer les menaces et les risques associés aux éventuels cyberincidents contre les vols et les systèmes critiques de l'aviation civile, et les graves conséquences que peuvent entraîner de tels incidents ;
- b) Définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité dans l'aviation civile ;
- c) Encourager le développement d'une compréhension commune entre les États membres pour ce qui est des cybermenaces et des cyberrisques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des ressources et des systèmes qui nécessitent une protection ;
- d) Encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité dans l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;
- e) Développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation ;
- f) Sur la base d'une compréhension commune des cybermenaces et des cyberrisques, adopter une approche souple et fondée sur les risques pour la protection des systèmes critiques d'aviation grâce à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la cybersécurité ;
- g) Encourager une solide culture générale en matière de cybersécurité dans les organismes nationaux et dans l'ensemble du secteur de l'aviation ;
- h) Déterminer les conséquences judiciaires des activités qui compromettent la sécurité de l'aviation en exploitant les cybervulnérabilités ;
- i) Promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de normes, stratégies et meilleures pratiques internationales relatives à la protection des systèmes critiques de technologies de l'information et des communications utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile ;
- j) Établir des politiques et affecter des ressources, au besoin, afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient résistants ; les méthodes de transfert de données soient sécurisées, assurant ainsi l'intégrité et la confidentialité des données ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- k) Collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la navigation aérienne, la

communication, la surveillance, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

2. *Charge* le Secrétaire général :

- a) d'aider les États et l'industrie à prendre ces mesures et de leur faciliter la tâche en ce sens ;
- b) de veiller à ce que les questions de cybersécurité soient dûment examinées et coordonnées dans toutes les disciplines pertinentes de l'OACI.

**A39-20 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'Annexe 9 — *Facilitation* a été établie comme moyen d'exposer clairement les obligations imposées aux États membres par les articles 22, 23 et 24 de la Convention, ainsi que les procédures de normalisation relatives à la satisfaction des exigences normatives dont il est question aux articles 10, 13, 14, 29 et 35,

*Considérant* que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

*Considérant* qu'il est essentiel que les États membres continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale et la sûreté des vols de passagers et de fret,

1. *Décide* que les Appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

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

Appendice C — Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

Appendice D — Systèmes d'échange de données sur les passagers

2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif relatif à la facilitation et de conseiller l'Assemblée si des modifications sont nécessaires ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-16, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation.

## APPENDICE A

### Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* et son protocole facultatif, qui ont été adoptés en décembre 2006 par l'Assemblée générale des Nations Unies, sont entrés en vigueur le 3 mai 2008,

*Considérant* que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité en matière d'immigration,

*Considérant* que l'élaboration d'une série de signes normalisés en vue d'améliorer l'utilisation des aéroports par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;
2. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, dans leur mise en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation* soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États membres en ce qui concerne l'administration des contrôles aux frontières, du fret et des passagers, les avancées technologiques liées à cette administration, la facilitation du fret, l'attitude à adopter et les interventions en cas d'événements d'ordre médical ou autres événements perturbateurs pour l'aviation, et les mineurs non accompagnés ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;
5. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté* soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
6. *Demande* au Conseil d'actualiser le Doc 9636 — *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, pour s'assurer qu'il est à jour et qu'il correspond bien aux besoins des États membres.

## APPENDICE B

### Mesures nationales et internationales visant à garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les États membres reconnaissent la pertinence de la gestion de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières pour la sûreté de l'aviation et la facilitation,

*Considérant* que les États membres reconnaissent que la capacité d'identifier expressément des personnes nécessite une approche holistique et coordonnée qui lie les cinq éléments interdépendants ci-après de gestion de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières en un cadre cohérent :

- a) les documents, outils et méthodes de base nécessaires pour garantir une preuve authentique d'identité ;
- b) la conception et la fabrication de documents lisibles à la machine (DVLM) normalisés, en particulier des passeports électroniques, conformes aux spécifications de l'OACI ;
- c) les procédures et protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;
- d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du RCP de l'OACI ;
- e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

*Considérant* que les États membres doivent pouvoir identifier expressément les personnes et ont besoin des outils et mécanismes disponibles pour établir et confirmer l'identité des voyageurs,

*Considérant* que la stratégie du Programme OACI d'identification des passagers (TRIP OACI) constitue le cadre mondial permettant de tirer le maximum de profit des documents de voyage et des contrôles aux frontières en réunissant les éléments de la gestion de l'identification, et en s'appuyant sur le succès du Programme DVLM de l'OACI,

*Considérant* que les États Membres des Nations Unies ont résolu, dans la Résolution 70/1 entérinée le 25 septembre 2015, d'adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de développement durable (ODD) reposant sur 169 cibles, la cible 16.9 consistant à fournir à tous une identité juridique, notamment grâce à l'enregistrement des naissances, d'ici à 2030,

*Considérant* que l'authenticité et la validité des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) dépendent de leur lisibilité et de leur protection, des mesures physiques de sûreté y contribuant, et des mesures électroniques de sûreté les garantissant ;

*Considérant* que la limitation du nombre d'états civils pour une personne dépend de la documentation utilisée pour établir l'identité, confirmer la citoyenneté ou la nationalité et évaluer le droit du demandeur de passeport (à savoir la documentation « source ») ;

*Considérant* que le passeport est le document officiel principal qui atteste de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

*Considérant* que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

*Considérant* que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes cherchant à entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

*Considérant* que la sûreté de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières dépend d'un solide système de gestion de l'identification et de l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage,

*Considérant* qu'une coopération de haut niveau entre États membres est nécessaire pour intensifier la lutte contre la fraude en matière de passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

*Considérant* que les États membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour renforcer la sûreté de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

*Considérant* que la Résolution 1373, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies le 28 septembre 2001, oblige tous les États membres à empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage,

*Considérant* qu'une coopération renforcée et intensifiée est nécessaire entre États membres pour combattre et éviter les fraudes en matière d'identification et de documents de voyage,

*Considérant* que les activités criminelles à l'échelle mondiale s'orientent de plus en plus de la fraude concernant les documents de voyage vers la fraude en matière d'identification,

*Considérant* que les titres de voyage prévus par la Convention (CTD) sont des documents de voyage que les États parties à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés (« la Convention de 1951 ») et à la Convention de 1954 relative aux statuts des apatrides (« la Convention de 1954 ») délivrent aux réfugiés ou aux apatrides résidant régulièrement sur leur territoire (voir l'article 28 de chacune des conventions), et qu'ils constituent donc des documents de voyage prévus dans deux conventions internationales destinées aux personnes bénéficiant d'un statut reconnu internationalement,

*Considérant* que l'OACI a créé le Répertoire de clés publiques (RCP) pour vérifier, valider et authentifier les PLM biométriques (passeports électroniques), renforçant ainsi leur sûreté et l'intégrité des contrôles aux frontières,

*Considérant* que les États membres demandent des programmes de l'OACI une assistance technique et un soutien pour le renforcement des capacités afin de renforcer leurs programmes d'identification des passagers et de contrôles aux frontières,

1. *Prie instamment* les États membres d'identifier expressément les personnes grâce à leurs programmes sur les documents de voyage et sur les contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de sûreté et de facilitation, notamment pour éviter les actes d'intervention illicite et autres menaces visant l'aviation civile ;

2. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des processus et outils rigoureux pour protéger la sûreté et l'intégrité des documents sources ;
3. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de gestion de l'identification pour préserver la sûreté et l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage ;
4. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de vérification de l'intégrité des passeports électroniques, en particulier par la lecture de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de mettre en œuvre la stratégie TRIP OACI pour aider les États membres à identifier expressément les personnes, et pour renforcer la sûreté et l'intégrité de leurs documents de voyage et de leurs contrôles aux frontières ;
6. *Demande* aux États membres d'intensifier leurs efforts pour garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières, et de s'aider mutuellement dans ces domaines ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 4<sup>e</sup> Partie ;
8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;
9. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les documents de voyage délivrés aux réfugiés et aux personnes apatrides (les « titres de voyage prévus par la Convention (TVC) ») soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
10. *Rappelle* aux États membres d'établir des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés ;
11. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficaces et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;
12. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les spécifications et éléments indicatifs du Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, restent à jour compte tenu des progrès technologiques ;
13. *Demande* au Conseil de continuer de chercher des solutions technologiques en vue de renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé, comme les postes de contrôle frontalier automatisé (CFA) ;
14. *Demande* au Conseil de mettre à jour le *Guide pour l'émission de titres de voyage de la Convention lisibles à la machine pour les réfugiés et les apatrides*, élaboré par l'OACI et le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) ;

15. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer davantage la sûreté et l'intégrité de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;
16. *Prie instamment* le Conseil de chercher à intensifier l'assistance et le soutien au renforcement des capacités des États membres dans les domaines de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières, notamment en s'assurant que l'OACI joue un rôle proactif de chef de file pour ce qui est de faciliter et de coordonner cette assistance dans la communauté internationale ;
17. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI et d'utiliser les informations disponibles sur ce répertoire pour valider les DVLM électroniques aux points de contrôle ;
18. *Rappelle* aux États membres qui ne le font pas déjà de fournir de façon systématique et opportune des données sur les documents volés, perdus ou révoqués à la base de données sur les documents de voyage volés (SLTD) d'Interpol ;
19. *Prie instamment* les États membres qui ne le font pas déjà de vérifier, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).
20. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficaces et efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation.

## **APPENDICE C**

### **Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

*Considérant* que l'institution et l'intervention active de programmes et comités nationaux de facilitation sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

*Considérant* que la coopération en matière de facilitation entre États membres et avec les différentes parties nationales et internationales intéressées par les questions de facilitation, a été avantageuse pour toutes les parties en cause,

*Considérant* qu'une telle coopération est devenue essentielle étant donné la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers, qui compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien,

*Considérant* qu'à l'échelle mondiale, la menace de transmission des maladies transmissibles passant par le transport aérien a augmenté au cours des dernières années,

*Considérant* que l'Annexe 9 couvre la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

1. *Prie instamment* les États membres d'instituer et d'utiliser des programmes et comités nationaux de facilitation, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins ;
2. *Prie instamment* les États membres de participer à des programmes régionaux de facilitation d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;
3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires, par le truchement de programmes et comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés :
  - a) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
    - 1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
    - 2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;
  - b) pour prendre l'initiative des mesures d'application nécessaires ;
4. *Prie instamment* les États membres d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs programmes et comités nationaux de facilitation et d'autres programmes et comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;
5. *Prie instamment* les États membres limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils seraient susceptibles d'avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;
6. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroport de continuer de coopérer intensivement en vue de :
  - a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;
  - b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;
7. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les marchandises aux aéroports internationaux ;
8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;
9. *Prie instamment* les États et les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le

dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale ;

10. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux et régionaux liés à la facilitation et à la sûreté.

## APPENDICE D

### Systèmes d'échange de données sur les passagers

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

*Considérant* que le Conseil de sécurité des Nations Unies, au paragraphe 9 de la Résolution 2178 (2014), invite les États membres « à exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance aux autorités nationales compétentes des informations sur les passagers afin de détecter le départ de leur territoire, ou la tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, à bord d'appareils civils, de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999) et 1989 (2011) (« le Comité »), et les invite également à signaler au Comité tout départ de leur territoire, ou toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, de telles personnes et à communiquer ces informations à l'État de résidence ou de nationalité de la personne, selon qu'il conviendra et conformément au droit interne et aux obligations internationales »,

1. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant des renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;

2. *Prie instamment* les États membres de s'assurer que, dans l'utilisation des systèmes électroniques d'échange de données, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées à cet effet par les institutions compétentes du système des Nations Unies, et d'assurer la sécurité de ces données ;

3. *Prie instamment* les États membres de s'aider entre eux et de partager des meilleures pratiques, selon le cas, pour mettre en place des systèmes d'échange de données sur les passagers.

### **A39-21 : Remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) prévoit que l'Organisation doit adopter et amender des normes, pratiques recommandées et procédures internationales et que chaque État contractant doit prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Reconnaissant* qu'une lettre aux États est un moyen par lequel l'Organisation, sous l'autorité du Secrétaire général, communique officiellement ses normes, pratiques recommandées et politiques, et collabore avec ses États membres et d'autres parties concernées,

*S'inquiétant* de ce que le faible taux de réponse des États membres aux lettres aux États est un problème de longue date qui peut avoir une incidence négative sur le respect des obligations prévues par les articles 37, 38, 54, 57 et 90 de la Convention de Chicago,

*Rappelant* que sa Résolution A29-3 prie instamment les États de répondre aux demandes du Conseil de l'OACI les invitant à faire part de leurs observations sur les normes proposées par l'OACI et à signifier leur approbation ou désapprobation, afin d'éviter que des décisions ne soient prises sur la base d'un nombre limité de réponses,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer la nécessité de répondre de manière complète et en temps utile à toutes les lettres envoyées par l'OACI, à remplir leurs engagements en la matière et à partager les meilleures pratiques, par le biais des bureaux régionaux et/ou des commissions régionales de l'aviation civile, afin de promouvoir une amélioration constante, de mobiliser des ressources et de renforcer les capacités au sein des États membres en parallèle avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI ;
2. *Charge* le Secrétaire général de mettre en œuvre un système d'attributs de registre pour les lettres aux États, indiquant la catégorie, la priorité, la discipline ou le sujet, et les besoins en réponses, afin de faciliter une amélioration du traitement de ces lettres par les États membres et autres destinataires ;
3. *Demande* au Secrétaire général d'examiner et, si nécessaire, de revoir la forme des lettres aux États et des bulletins électroniques, y compris leur présentation graphique, afin d'en communiquer le contenu plus efficacement aux États membres et aux autres destinataires ;
4. *Demande* au Secrétaire général d'étudier et, si nécessaire, d'introduire de nouveaux outils de communication, y compris des solutions en ligne, comme moyen d'améliorer la communication et les interactions avec les États membres et les autres destinataires des lettres aux États ainsi que l'enregistrement des réponses dans le système de gestion des dossiers de l'OACI ;
5. *Charge* le Secrétaire général de mettre en place un système automatisé et interactif en ligne capable d'indiquer le taux de réponse aux lettres aux États, ce qui permettrait d'avoir une meilleure vue de la situation en ce qui concerne ce taux de réponse par État membre, par région et/ou à l'échelle mondiale, et de favoriser la sensibilisation et le renforcement des capacités dans les États membres ;
6. *Charge* le Secrétaire général de mettre en place des procédures de suivi dans tous les bureaux régionaux de l'OACI en tant qu'éléments du Manuel des bureaux régionaux si nécessaire, afin de mieux informer les points de contact au sein des États membres de leur zone d'accréditation dont le taux de réponse est faible ou nul, de mieux collaborer avec eux, et de tirer parti de la présence de délégations au siège de l'OACI pour aborder cette question également ;
7. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser périodiquement le taux de réponse aux lettres aux États, et de faire des recommandations dans les cas où le taux de réponse des États membres est inférieur à la moyenne mondiale ;
8. *Appelle* les États membres à envisager l'établissement de points de contact pour assurer une coordination et un suivi internes (au niveau de l'État) des lettres qui leur sont envoyées, à examiner

régulièrement le Répertoire des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) de l'OACI et à veiller à ce que les coordonnées des destinataires soient tenues à jour et à ce que les changements soient notifiés à l'OACI de manière complète et en temps utile ;

9. *Demande* au Secrétaire général de mener une campagne de sensibilisation auprès des États membres, par le biais des bureaux régionaux de l'OACI, des conférences régionales des DGAC et/ou d'autres instances comme les commissions régionales de l'aviation civile, pour leur faire mieux comprendre combien il importe de répondre à toutes lettres envoyées par l'OACI et de tenir à jour leurs coordonnées.

**A39-22 : Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que chaque État membre doit prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention* prévoit que l'Organisation doit adopter et amender les normes, pratiques recommandées et procédures internationales dans le cadre des objectifs et des sujets définis par cet article et que les articles 38, 54, 57 et 90 contiennent d'autres dispositions pertinentes,

*Considérant* qu'aux termes de l'article 38 de la *Convention*, tout État membre qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque des normes ou procédures internationales ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différentes est tenu d'en aviser immédiatement l'OACI,

*Considérant* que l'Assemblée a jugé souhaitable de fixer certains aspects de la politique à suivre en se conformant à ces dispositions de la *Convention*,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre effective des SARP et des PANS favorise la sécurité, la sûreté et le développement durable de l'aviation civile internationale,

*Reconnaissant* que la mise à disposition de l'information sur les différences de manière à ce que toutes les parties prenantes puissent y accéder facilement et en temps utile est importante pour promouvoir la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale,

*Notant* que de nombreux États membres éprouvent des difficultés à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la *Convention* et à suivre le rythme des fréquents amendements apportés aux Annexes,

*Reconnaissant* que des éléments indicatifs techniques à jour de l'OACI sont d'une aide précieuse aux États membres pour la mise en œuvre effective des SARP, des PANS et des plans régionaux,

*Reconnaissant* que l'élaboration et la tenue à jour de tous les éléments indicatifs techniques de l'OACI à l'appui des SARP et des PANS exigent des ressources considérables,

*Notant* l'augmentation du nombre des différences notifiées à l'OACI,

*Reconnaissant* qu'il est vraiment nécessaire de rechercher et d'utiliser tous les moyens disponibles pour encourager et aider les États membres à surmonter leurs difficultés dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre d'une norme est renforcée à l'échelle mondiale par un processus d'élaboration qui encourage l'inclusion des points de vue de l'ensemble des États et des parties prenantes pertinentes de l'industrie,

1. *Demande* aux États membres de réaffirmer leur engagement à respecter les obligations que leur imposent les articles 37 et 38 de la Convention ;

2. *Décide* que les SARP et PANS seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques, de manière à fournir notamment une base solide pour la planification et la mise en œuvre mondiales et régionales ;

3. *Convient* que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États membres puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;

4. *Réaffirme* que les SARP et PANS seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, de régularité et d'efficacité. Les spécifications techniques de soutien, dès qu'elles ont été élaborées par l'OACI, devraient être traduites dans toutes les langues de travail de l'OACI de manière opportune et seront placées dans des documents distincts, dans la mesure possible ;

5. *Charge* le Conseil, pour l'élaboration des SARP, des PANS et des éléments indicatifs techniques de l'OACI, de faire appel aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat. Le Conseil pourra estimer que les éléments élaborés par ces organismes répondent aux spécifications de l'OACI ; dans ce cas, ces éléments devraient faire l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;

6. *Décide* que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité, de régularité et d'efficacité, les SARP qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre ;

7. *Charge* le Conseil de consulter les États membres sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS avant de statuer sur ces propositions, à moins qu'il ne juge nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États membres. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États membres sur demande ;

8. *Décide* que les dates d'application des amendements des SARP et des PANS seront arrêtées de manière à laisser un délai suffisant aux États membres pour leur mise en application ;

9. *Convient* que les Annexes ou les PANS ne seront pas amendées plus d'une fois par année civile ;
10. *Rappelle* aux États membres qu'ils sont tenus par l'Annexe 15 de diffuser dans leur Publication d'information aéronautique (AIP) toutes les différences importantes et d'inclure un texte anglais pour les parties en langage clair ;
11. *Encourage* les États membres à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) lorsqu'ils signalent leurs différences à l'OACI ;
12. *Charge* le Secrétaire général de continuer à améliorer le système EFOD et d'aider les États membres à passer de l'emploi de processus basés sur papier à l'emploi du système EFOD ;
13. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser les différences entre les règlements et pratiques des États membres et les normes, pratiques recommandées et procédures afin d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale et de prendre les mesures appropriées ;
14. *Charge* le Conseil d'examiner des possibilités de rendre l'information sur les différences plus facilement accessible à l'ensemble des parties prenantes intéressées et d'étudier un mécanisme et une forme appropriés pour la mise à disposition de cette information ;
15. *Décide* que les États membres seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures et qu'ils recevront dès que possible davantage d'orientations sur la notification et la publication des différences ;
16. *Demande* à tous les États membres qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la Convention ;
17. *Charge* l'OACI d'établir les priorités en ce qui concerne la mise à jour continue du texte des manuels d'éléments indicatifs techniques existants de l'OACI ainsi que l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires afin que ces éléments présentent une valeur optimale pour les États membres dans la planification et la mise en œuvre des SARP et des PANS ;
18. *Décide* que les règles pratiques de la présente résolution constituent des orientations qui visent à faciliter et garantir la mise en application de cette résolution ;
19. *Charge* les États membres de revoir leurs procédures liées à l'élaboration des SARP afin de renforcer la participation d'un ensemble plus large de parties prenantes de l'industrie de l'aviation ;
20. *Charge* l'OACI d'envisager l'élaboration d'une stratégie de transition et de communication couvrant l'ensemble des phases de planification et de mise en œuvre, et qui devrait comprendre la sensibilisation des groupes de parties prenantes ;
21. *Charge* l'OACI à renforcer le rôle de ses bureaux régionaux dans la facilitation et le suivi du processus d'examen des amendements des SARP ;

22. *Demande* aux États membres de répondre aux lettres de l'OACI relatives aux propositions d'amendement des Annexes et des PANS ;

23. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-11.

**A39-23 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que parmi les buts et objectifs de l'OACI figurent l'élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne internationale et l'encouragement de la planification et du développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

*Considérant* que, pour la réalisation de ces buts, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques qui concernent la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement,

*Rappelant* que plusieurs résolutions de l'Assemblée, notamment les Résolutions A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 et A33-9, invitent instamment les États à accroître la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI,

*Reconnaissant* que tous les États devraient mettre en œuvre de manière effective les normes et pratiques recommandées (SARP) et les politiques de l'OACI, afin que tous les États aient des systèmes de transport aérien sûrs, sécurisés, efficaces, économiquement viables et respectueux de l'environnement, qui soutiennent le développement durable et la prospérité socio-économique, et qui aident en définitive à créer et préserver l'amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde,

*Considérant* que les conclusions du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et les activités du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) continuent d'indiquer que de nombreux États éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI,

*Reconnaissant* que, du fait d'un niveau variable de capacité de respecter et maintenir leur conformité aux SARP, les États ne sont pas toujours capables de mettre en œuvre les SARP effectivement et promptement, à mesure de leur adoption par l'OACI,

*Reconnaissant* que le Conseil a établi l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

*Reconnaissant* que la mise en œuvre réussie de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) améliorera les systèmes de transport aérien des États et s'alignera sur la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (ONU),

*Reconnaissant* que la meilleure façon de poursuivre l'amélioration de l'aviation civile, notamment au moyen de ressources humaines et financières efficaces permettant la mise en œuvre d'activités d'assistance adaptées aux besoins des différents États, est d'adopter une approche coopérative, collaborative et coordonnée, en partenariat avec toutes les parties prenantes,

*Reconnaissant* que toutes les activités et tous les mécanismes d'assistance de l'OACI ont pour objectif commun de soutenir la mise en œuvre effective des SARP et des politiques de l'OACI,

1. *Invite instamment* les États membres à entériner l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) ;
2. *Invite instamment* les États membres à améliorer leurs systèmes d'aviation civile en participant activement aux travaux de l'OACI et en mettant en œuvre de manière effective les SARP et les politiques de l'OACI, afin qu'ils puissent contribuer à une prospérité locale et régionale durable et tirer pleinement parti d'une meilleure connectivité mondiale ;
3. *Charge* le Conseil de maintenir l'attention portée par la collectivité à la contribution globale et à l'intérêt de l'aviation, par un appui aux efforts NCLB et par de futurs Forums mondiaux OACI de l'aviation ;
4. *Charge* le Secrétaire général de coordonner, faciliter et mettre en œuvre, en partenariat avec toutes les parties prenantes, de vastes programmes d'assistance qui aideront les États membres à renforcer leurs systèmes d'aviation civile et leurs capacités de supervision ;
5. *Invite instamment* les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi le chevauchement des efforts ;
6. *Invite instamment* les États membres, les organisations internationales et régionales et les institutions financières à utiliser les outils et services de prise de décision OACI pilotés par les données, pour aider à identifier les lacunes en aviation, mettre en œuvre des projets et programmes de l'OACI, cartographier des solutions, élaborer des analyses de rentabilité, et déterminer les besoins de financement pour trouver plus facilement des bailleurs de fonds et des investisseurs potentiels ;
7. *Encourage* les États membres à inclure des éléments de formation et de renforcement des capacités dans leurs projets de développement des infrastructures de l'aviation visant à renforcer leurs autorités de l'aviation civile en vue de permettre une supervision efficace de ces infrastructures ;
8. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États membres, l'industrie, des institutions financières, des bailleurs de fonds et d'autres parties prenantes par l'intermédiaire de l'OACI, pour renforcer leurs systèmes d'aviation civile et leurs capacités de surveillance ;
9. *Encourage* les États membres à faire usage et à tirer profit des Conférences de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), comme forum leur permettant de négocier et de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux de services aériens, qui contribuent à améliorer la connectivité du transport aérien et, en conséquence, le développement du tourisme, des échanges commerciaux et des économies nationales et mondiales ;
10. *Appelle* tous les États membres et les partenaires concernés qui sont en mesure de le faire à fournir aux États qui en ont besoin des ressources financières et techniques pour les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, en mettant en œuvre les SARP et en s'acquittant de leurs responsabilités de supervision ;

11. *Charge* le Secrétaire général de renforcer davantage ses mécanismes coordonnés et complets de mise en œuvre et d'évaluation, pour aider les États dans la mise en œuvre des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI ;
12. *Demande* au Secrétaire général d'assurer la coordination avec les États, les organisations internationales, l'industrie et les bailleurs de fonds pour la mise en œuvre d'activités d'assistance, en établissant des partenariats par le biais d'un réseau OACI pour le développement de l'aviation ;
13. *Demande* au Secrétaire général de prier les États et les institutions à mobiliser leur soutien pour renforcer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du système mondial de l'aviation ;
14. *Invite instamment* l'industrie et les institutions financières à établir et à présenter à l'OACI leurs propres plans d'action pour soutenir la mise en œuvre intégrale de cette résolution.

**A39-24 : Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'un des buts et objectifs de l'OACI est 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 l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 adoptés par la Troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

*Consciente* que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable,

*Consciente* que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux,

*Reconnaissant* que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgence et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours effectués à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme,

*Reconnaissant* que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de faire preuve d'une ferme détermination politique à utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement,

*Reconnaissant* que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide,

*Reconnaissant* que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien,

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;

2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence destinées aux fournisseurs de services aéronautiques ;

3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne ;

4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;

5. *Charge* le Secrétaire général d'établir, en coordination avec les États affectés et les États avoisinants, un mécanisme d'intervention et d'assistance de l'OACI en cas de crise ;

6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;

7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience.

#### **A39-25 : Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et qu'il constitue pour les pays les moins avancés (PMA), et en particulier pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, un lien vital avec le reste du monde,

*Reconnaissant* que la connectivité du transport aérien est de la plus haute importance pour la cohésion économique, sociale et territoriale des États membres et de leurs populations,

*Reconnaissant* que les avantages du transport aérien ne peuvent se matérialiser que si les États ont un système de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et viable sur les plans économique et environnemental,

*Considérant* que l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) vise à aider les États à mettre en œuvre de manière efficace les normes et pratiques recommandées (SARP), plans, politiques et programmes de l'OACI ainsi qu'à résoudre des préoccupations significatives de sécurité et de sûreté pour faire en sorte que tous les États puissent retirer les avantages socioéconomiques considérables du transport aérien,

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le programme intitulé *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, qui comprend 17 objectifs universels porteurs de changement assortis de 169 cibles qui mettent en équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable,

*Rappelant* que l'ampleur et la portée du Programme de développement durable à l'horizon 2030 appellent un partenariat mondial qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés pour mobiliser toutes les ressources disponibles pour sa mise en œuvre,

*Considérant* que la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

1. *Prie instamment* les États membres de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique aux niveaux national, régional et mondial, et en facilitant les interventions humanitaires en cas de catastrophe, de crise et d'urgence de santé publique ;
2. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs, de démontrer que l'OACI continue de représenter les intérêts de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, notamment aux autorités compétentes n'appartenant pas au secteur du transport aérien, au système des Nations Unies, à la communauté des donateurs et à toutes les parties prenantes concernées la contribution de l'aviation au développement durable et à la réalisation des ODD ;
3. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques de manière efficace, tout en incluant et priorisant le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement appuyés par de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile, ce qui concourra à la réalisation des ODD ;
4. *Charge* le Secrétaire général de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, identifiés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, la priorisation, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien ;

5. *Charge* le Secrétaire général de continuer à suivre et à examiner, le cas échéant, la contribution à la réalisation des ODD qu'apporte la mise en œuvre des objectifs stratégiques et des programmes des travaux de l'OACI ;

6. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, pour que l'aviation soit prise en compte et considérée en priorité par les États membres dans leurs plans de développement ;

7. *Demande* au Secrétaire général de renforcer les partenariats existants et de créer de nouveaux partenariats avec les États membres, l'industrie aéronautique, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres acteurs afin d'aider les États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer ainsi à la réalisation des ODD.

### **A39-26 : Mobilisation des ressources**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et que, en dépit de son importance socio-économique, il reçoit des fonds limités en provenance des mécanismes de financement internationaux existants,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre réussie de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) dépendra d'un niveau accru de financement et d'investissements de la part de tous les États membres,

*Considérant* que, dans certains cas, les États membres ne peuvent pas réunir les ressources nécessaires pour remédier aux lacunes détectées à travers les programmes d'audit de l'OACI et pour renforcer leurs systèmes de transport aérien,

*Considérant* que la majorité des États développés éprouvent des difficultés pour accéder à de nombreuses sources du marché financier, en particulier les marchés de capitaux étrangers, afin de financer le développement durable de l'aviation civile,

*Considérant* que le Conseil a établi, en conformité avec les Objectifs stratégiques de l'OACI, des fonds d'affectation spéciale thématiques et multi-donateurs dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

*Rappelant* que plusieurs Résolutions de l'Assemblée, notamment A38-2, A38-5, A38-7, A38-15, A37-16, A36-17, A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 et A22-19, prient instamment les États, les organisations internationales et les institutions financières d'établir des partenariats, de mobiliser les ressources aux fins d'une assistance technique et de faire des contributions volontaires aux fonds de l'OACI,

*Reconnaissant* les contributions considérables des États membres, des organisations internationales et régionales et d'autres donateurs aux Fonds de l'OACI liés à la réalisation des objectifs de l'Organisation,

*Reconnaissant* qu'une capacité de mobilisation de ressources globale et réfléchie peut permettre à l'OACI de mieux aider les États à réunir des fonds pour renforcer leurs systèmes d'aviation civile,

*Considérant* que l'OACI a une *Politique relative à la mobilisation de ressources* visant à obtenir des contributions volontaires adéquates, plus prévisibles et durables pour permettre à l'OACI d'accomplir sa mission, pour compléter son budget ordinaire et pour aider les États à réunir des fonds afin de renforcer la sécurité, l'efficacité, la sûreté, la viabilité économique et environnementale solide du système de transport aérien,

1. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans le cadre de leurs compétences respectives, de veiller à ce que l'OACI continue d'assumer son rôle de défenseur de l'aviation en sensibilisant les États membres, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, le secteur privé et la communauté des donateurs aux bienfaits de la mobilisation de ressources et de l'investissement de ces dernières dans le développement durable des systèmes de transport aérien de tous les États membres ;
2. *Prie instamment* les États membres, l'industrie, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres parties prenantes d'appuyer la mise en œuvre des activités d'assistance conformément aux plans internationaux et régionaux de l'aviation et aux priorités établies par l'OACI, tout en évitant la duplication des efforts ;
3. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États à inclure le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et à élever son niveau de priorité, ainsi qu'à établir de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile ;
4. *Prie instamment* les États membres de recourir aux sources de financement nationales aux fins du développement durable du transport aérien et les *encourage* à demander l'aide de l'OACI, lorsque les circonstances s'y prêtent ;
5. *Prie instamment* les États membres qui fournissent de l'aide publique au développement (APD) de reconnaître l'apport considérable de l'aviation au développement durable en envisageant des engagements et des décaissements de ressources financières en faveur du renforcement du transport aérien dans les États qui en ont besoin, et *encourage* le Secrétaire général à les aider à réaliser cette entreprise ;
6. *Prie instamment* les États membres, l'industrie, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres parties prenantes en mesure de le faire de continuer à contribuer volontairement aux fonds de l'OACI et d'établir des partenariats avec les États en difficulté afin de leur fournir des ressources financières et techniques pour les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, notamment leurs capacités de supervision ;
7. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives, de continuer à promouvoir le partenariat établi entre l'OACI et les institutions financières et qui vise l'octroi par ces dernières d'une priorité à l'aviation ou son inclusion dans leurs projets d'intervention et programmes de travail, afin de faciliter l'accès des États aux financements ou de financer leurs projets de développement de l'aviation ;
8. *Charge* le Secrétaire général d'élaborer des stratégies et de trouver des moyens de mobiliser des ressources dans les États membres, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, le secteur privé et les mécanismes connexes afin d'aider

les États en difficulté, notamment les pays les moins développés (LDC), les pays en développement sans littoral (LLDC) et les petits États insulaires en développement (PEID), à renforcer leurs systèmes de transport aérien, lorsque les circonstances s’y prêtent et conformément à l’initiative NCLB ;

9. *Charge* le Secrétaire général de collaborer avec les organisations internationales afin de s’assurer que les priorités et opportunités de l’aviation sont dûment représentées dans les initiatives mondiales et régionales liées à la mobilisation de ressources aux fins du développement du transport aérien ;

10. *Charge* le Secrétaire général de collaborer avec les organisations internationales afin de s’assurer que les initiatives de l’OACI de mobilisation de ressources sont harmonisées et intégrées dans des cadres de financement et de développement adéquats.

#### **A39-27 : Assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles**

*L’Assemblée,*

*Considérant* que, même si le transport aérien international est le moyen de transport le plus sûr, on ne peut garantir l’élimination totale de la possibilité d’accidents graves,

*Considérant* que les mesures prises par l’État d’occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d’un accident d’aviation civile,

*Considérant* que la politique de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d’accidents d’aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l’OACI et ses États membres,

*Considérant* qu’il est essentiel que l’OACI et ses États membres reconnaissent l’importance d’une notification rapide des membres de la famille des victimes d’accidents d’aviation civile, de la récupération rapide et de l’identification précise des dépouilles des victimes, du retour des effets personnels des victimes et de la communication de renseignements précis aux membres de leurs familles,

*Reconnaissant* le rôle des gouvernements des personnes victimes d’accidents d’aviation civile dans la notification et l’assistance de leurs familles,

*Rappelant* les dispositions de l’article 28 de la Convention de Montréal de 1999 ainsi que la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d’avances de fonds, sans retard, aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles,

*Considérant* qu’il est essentiel de soutenir les membres des familles des victimes d’accidents d’aviation civile où qu’ils se produisent, et que les leçons apprises des fournisseurs de soutien, notamment les procédures et les politiques efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États membres et à l’OACI afin d’améliorer les opérations de soutien aux familles menées par les États,

*Considérant* que l’harmonisation de la réglementation sur le traitement des besoins des victimes d’accidents d’aviation civile et de leurs familles est en outre un devoir humanitaire et une fonction facultative du Conseil de l’OACI visée par l’article 55, alinéa c), de la Convention de Chicago,

*Considérant* que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles,

*Reconnaissant* que le transporteur aérien en cause est souvent le mieux placé pour prêter assistance aux familles immédiatement après un accident d'aviation civile,

*Notant* qu'indépendamment du lieu de l'accident et de l'origine nationale des victimes, les membres de leurs familles ressentent tous certains besoins et émotions humains fondamentaux,

*Reconnaissant* que l'attention du public continuera à se centrer sur les actions d'investigation des États ainsi que sur les aspects d'intérêt humain des accidents d'aviation civile,

*Rappelant* la publication, en 2001, des *Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Cir 285), et l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 — *Facilitation* destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

*Reconnaissant* que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 et la publication du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) en décembre 2013,

*Notant* l'inclusion dans l'Annexe 9, en 2015, d'une disposition prévoyant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles ;
2. *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, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et de l'Annexe 9, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et à la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal ;
3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973 ;
4. *Invite* instamment les États membres à informer l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), du niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles ;
5. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles obtenu au moyen de la liste de vérification de conformité, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles ;
6. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-1.

**A39-28 : Critères basés sur les performances et éléments indicatifs concernant la désinsectisation des aéronefs et les mesures de lutte antivectorielle**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les flambées les plus récentes de maladies à transmission vectorielle ont poussé les États contractants à imposer des exigences de désinsectisation des aéronefs,

*Considérant* que l'Organisation mondiale de la santé n'a pas formulé de recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques,

*Considérant* qu'il existe de solides éléments probants montrant que les produits chimiques deviennent de plus en plus inefficaces contre les maladies à transmission vectorielle, à mesure de l'accroissement de la résistance des insectes à ces produits,

*Considérant* qu'en l'absence de méthodes de désinsectisation non chimiques recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, les États continuent de n'exiger que des méthodes chimiques de désinsectisation,

*Considérant* que, malgré le fait qu'à ses sessions antérieures, l'Assemblée ait encouragé, de concert avec l'Organisation mondiale de la santé, l'établissement de critères basés sur les performances pour les exigences de désinsectisation, les progrès enregistrés à cet égard sont insuffisants,

1. *Charge* le Conseil de solliciter la collaboration de l'Organisation mondiale de la santé afin d'établir :

- a) des critères basés sur les performances pour l'évaluation de toutes les méthodes de désinsectisation, notamment les moyens de désinsectisation non chimiques ;
- b) des recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques ;
- c) des orientations sur les éléments d'un modèle d'évaluation de risques à base scientifique que les États contractants pourront utiliser pour déterminer s'il convient d'appliquer des mesures de lutte antivectorielle incluant, sans s'y limiter, la désinsectisation des aéronefs ;

2. *Invite instamment* les États contractants à exiger la mise en place de programmes de lutte antiparasitaire aux alentours des aéroports et des installations connexes, afin de réduire la nécessité d'imposer la désinsectisation des aéronefs ;

3. *Invite instamment* les États contractants à encourager les aéroports à communiquer des informations au Registre OACI de lutte antivectorielle dans les aéroports et de les tenir à jour ;

4. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session, de la mise en œuvre de la présente Résolution ;

5. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution A37-14.

### **A39-29 : Prochaine génération des professionnels de l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que l'aviation est une industrie en expansion qui joue un rôle crucial dans la promotion de la connectivité mondiale tout en contribuant au développement et à la croissance économiques partout dans le monde,

*Reconnaissant* que, pour répondre aux besoins grandissants de l'aviation et assurer le fonctionnement sûr et efficace du système de transport aérien, il faut des professionnels qualifiés et compétents, ainsi qu'une main-d'œuvre aéronautique diversifiée,

*Considérant* que, pour satisfaire les besoins actuels et futurs en ressources humaines, il est important que les États et l'industrie suscitent l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation,

*Notant* que les partenariats entre les gouvernements, les organisations régionales, l'industrie et les établissements de formation sont importants pour attirer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation, tout en tenant compte de l'égalité des sexes,

1. *Invite* instamment les États membres à travailler avec la communauté aéronautique afin de déterminer les besoins à long terme en ressources humaines et d'établir des stratégies pour attirer et former des professionnels de l'aviation, et les retenir dans le secteur, en tenant compte de l'égalité des sexes ;
2. *Encourage* les autorités de l'aviation civile à communiquer et à coopérer avec les organismes gouvernementaux et syndicaux chargés de la formation, le réseau du programme TRAINAIR PLUS (TPP) et l'industrie aéronautique en vue de l'élaboration de stratégies visant à promouvoir l'aviation et à former des professionnels de l'aviation compétents, et à les retenir dans les États ;
3. *Encourage* les États membres à faciliter, au moyen d'orientations et de pratiques d'évaluation convenues à l'échelle internationale pour la reconnaissance mutuelle des compétences et des licences, les procédures administratives pour permettre la libre circulation des professionnels d'un pays à l'autre ;
4. *Charge* le Conseil de veiller à ce que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file, en facilitant la communication et la collaboration avec les États et l'industrie pour appuyer non seulement l'élaboration de prévisions, de stratégies, d'outils de planification et de lignes directrices mais aussi la mise en commun des meilleures pratiques afin de susciter et de cultiver l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation ;
5. *Encourage* les États membres à promouvoir les meilleures pratiques qui sont axées sur les besoins et les valeurs de la prochaine génération de professionnels de l'aviation afin de favoriser la productivité, la performance, le recrutement, la rétention et la sécurité des employés ;
6. *Encourage* les États membres, les organisations internationales et régionales, le monde universitaire et l'industrie à soutenir le programme NGAP, en tant qu'un des éléments intégrés du renforcement des capacités, en fournissant des experts techniques, des orientations et des ressources (humaines et financières, et données) pour contribuer à atteindre les objectifs du programme.

**A39-30 : Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que les femmes constituent la moitié de la population mondiale,

*Reconnaissant* que lors de la 23<sup>e</sup> session spéciale de l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU) tenue en juin 2000, après avoir passé en revue la mise en œuvre de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing adoptés durant la quatrième Conférence mondiale sur les femmes en septembre 1995, les gouvernements se sont engagés à prendre de nouvelles mesures destinées à accélérer la mise en œuvre du Programme d'action et à assurer la concrétisation intégrale des engagements en faveur de l'égalité des sexes, du développement et de la paix,

*Considérant* que la Résolution A/RES/69/151 de l'AGNU adoptée le 18 décembre 2014 souligne la nécessité évoquée dans des résolutions précédentes et ayant trait au « *renforcement des dispositifs institutionnels d'appui à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes* », et invite tous les acteurs, notamment les institutions spécialisées de l'ONU et le secteur privé, à intensifier et à accélérer les mesures visant à assurer une mise en œuvre complète et efficace de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing,

*Notant* qu'en septembre 2015, au Sommet des Nations Unies sur le développement durable de 2015, les dirigeants du monde entier se sont rassemblés au siège de l'ONU à New York pour adopter le *Programme de développement durable à l'horizon 2030*, engageant leurs pays à un nouveau partenariat mondial visant à réduire l'extrême pauvreté, et établissant une série d'objectifs et de cibles connus sous le nom d'Objectifs de développement durable, dont le cinquième Objectif vise à parvenir à l'égalité des sexes et à autonomiser les femmes et les filles,

*Se félicitant* des résultats de la Réunion de mobilisation des dirigeants du monde en faveur de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes de septembre 2015, lors de laquelle plus de 80 dirigeants mondiaux se sont engagés à mettre fin à la discrimination contre les femmes et à adopter de nouvelles mesures et cibles pour accélérer la réalisation de l'autonomisation des femmes et de l'égalité des sexes,

*Notant avec satisfaction* le thème d'ONU Femmes pour la Journée internationale de la femme 2016 : *Parité 2030 : avancer plus vite vers l'égalité des sexes*, comme étant une initiative d'actualité pour aider les dirigeants nationaux à renforcer leurs engagements envers l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes et à accélérer le mouvement en vue d'une mise en œuvre effective,

*Soulignant* qu'en 2016, 21 ans après l'adoption du Programme d'action, des niveaux importants d'inégalité entre les femmes et les hommes subsistent dans des domaines critiques qui comprennent, mais sans s'y limiter, l'accès à un travail décent et l'élimination de l'écart salarial entre les sexes,

*Rappelant* la Résolution A36-27 de l'Assemblée de l'OACI — *Égalité des sexes*, en particulier l'alinéa b) du paragraphe 1 du dispositif, qui stipule que : « tous les efforts devraient être poursuivis par l'OACI pour parvenir à l'égalité et à l'équité entre les sexes, en respectant pleinement le principe de la représentation géographique équitable »,

*Rappelant aussi*, le *Programme d'action de Beijing de 1995*, dans lequel le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies demandait instamment aux organisations internationales et aux institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OACI, d'établir des programmes afin d'atteindre l'objectif d'une représentation des sexes parfaitement équilibrée (50-50) à tous les niveaux,

*Notant avec satisfaction* les réalisations réalisés par l'OACI et les États en application de la Résolution A36-27 de l'Assemblée,

*Reconnaissant* que les nominations au Secrétariat de l'OACI sont fondées sur le mérite, compte dûment tenu de l'importance de recruter le personnel sur une base géographique aussi large que possible et d'assurer la représentation équitable des deux sexes,

*Reconnaissant* que, nonobstant les défis qui subsistent, l'OACI devrait continuer de se centrer davantage sur les droits des femmes et l'égalité entre les sexes en faisant sa part dans la promotion des objectifs de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing et du cinquième Objectif de développement durable de l'ONU,

1. *Réaffirme* son engagement à renforcer l'égalité entre les sexes et la promotion de la femme en appuyant le cinquième Objectif de développement durable : *Assurer l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles*, y compris en visant à atteindre l'objectif ambitieux d'une représentation 50-50 (femmes-hommes) d'ici 2030 à tous les postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur dans le secteur mondial de l'aviation ;
2. *Prie instamment* les États, les organisations régionales et internationales de l'aviation et l'industrie aéronautique internationale d'adopter une position et des engagements fermes et déterminés pour faire avancer les droits des femmes, et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer l'égalité entre les sexes en appuyant des politiques ainsi que l'établissement et l'amélioration de programmes et projets visant à améliorer les perspectives de carrière des femmes au sein des organes directeurs et techniques de l'OACI, du Secrétariat de l'OACI et du secteur mondial de l'aviation ;
3. *Prie instamment* les États, dans le cadre des engagements nationaux envers l'égalité des sexes, de coopérer avec l'Organisation en partageant les pratiques optimales et en travaillant en partenariat avec l'OACI dans des programmes et des projets visant à accroître le pool de femmes dans le secteur de l'aviation et à encourager les femmes à développer plus avant leur carrière en aviation, notamment par la promotion des femmes dans des carrières en aviation réalisée par des ministères d'État responsables de l'enseignement supérieur ;
4. *Charge* le Secrétaire général de faciliter le travail de l'OACI en établissant, d'ici au milieu de 2017, un *Programme OACI pour l'égalité des sexes* dont le principal objectif est de faciliter et de coordonner des programmes et projets ciblés visant à accomplir des progrès en direction de l'objectif de l'égalité des sexes à l'horizon 2030, en particulier aux postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, au sein de l'OACI, des États et du secteur mondial de l'aviation, et à faire des rapports périodiques à ce sujet ;
5. *Demande* au Secrétaire général de rendre compte chaque année au Conseil des mesures mises en œuvre et des progrès réalisés en vue de promouvoir l'égalité des sexes dans toutes les catégories de postes du Secrétariat de l'OACI, et des statistiques sur l'égalité des sexes dans l'aviation — dans la mesure où elles sont fournies sur une base volontaire — au niveau des États et de l'industrie aéronautique internationale ;
6. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A36-27.

**A39-31 : Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 62 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État membre qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation,

*Considérant* que l'article 6.5, alinéa a), du *Règlement financier de l'OACI* prévoit que les contributions des États membres sont considérées comme dues et payables en totalité le premier jour de l'exercice auquel elles se rapportent, et que l'article 6.5, alinéa b), stipule qu'au 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice financier suivant, tout solde impayé sera considéré comme constituant un arriéré d'une année,

*Notant* que les retards de paiement des contributions de l'année courante ont entravé l'exécution du programme des travaux et créé de graves difficultés de trésorerie,

*Prie instamment* tous les États membres qui ont des arriérés de prendre des dispositions pour régler ces arriérés,

*Prie instamment* tous les États membres et en particulier les États élus au Conseil de prendre toutes les mesures nécessaires pour payer leurs contributions en temps voulu,

*Décide, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2017 :*

1. que tous les États membres devraient reconnaître la nécessité de verser leurs contributions au début de l'exercice au cours duquel elles sont échues afin d'éviter que l'Organisation ne soit obligée de prélever sur le Fonds de roulement pour compenser les déficits ;
2. que le Secrétaire général soit chargé d'adresser à tous les États membres, au moins trois fois par an, un relevé indiquant le solde des contributions de l'année en cours et des contributions échues au 31 décembre de l'année précédente ;
3. que le Conseil soit autorisé à négocier et à conclure avec les États membres qui ont des arriérés de contributions de trois ans ou davantage des arrangements en vue du règlement des arriérés accumulés envers l'Organisation, ces règlements ou arrangements devant être communiqués à l'Assemblée lors de sa session suivante ;
4. que tous les États membres qui sont en retard de trois ans ou plus dans le paiement de leurs contributions devraient :
  - a) régler sans délai les montants en souffrance correspondant aux avances au Fonds de roulement, la contribution de l'année en cours et un paiement partiel s'élevant à 5 % du montant des arriérés ;
  - b) dans les six mois qui suivent la date du versement prévu à l'alinéa a), conclure avec l'Organisation, s'ils ne l'ont pas déjà fait, un accord en vue du règlement du solde de leurs arriérés, cet accord devant prévoir le règlement intégral chaque année des contributions de l'exercice en cours et du solde des arriérés par annuités sur une période maximale de dix ans

que le Conseil pourra, s'il le juge utile, porter à un maximum de vingt ans dans des cas spéciaux, c'est-à-dire dans le cas des États membres que les Nations Unies ont classés comme pays les moins avancés ;

5. que le Conseil devrait intensifier davantage la politique actuelle qui consiste à inviter les États membres ayant des arriérés à faire des propositions de règlement pour liquider leurs arriérés de contributions de longue date suivant les dispositions du § 4 ci-dessus, en tenant dûment compte de la situation économique des États intéressés ainsi que de la possibilité d'accepter d'autres monnaies, conformément au § 6.6 du Règlement financier, dans la mesure où le Secrétaire général peut les utiliser ;

6. que le droit de vote à l'Assemblée soit suspendu pour les États membres dont les arriérés sont égaux ou supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents, ainsi que pour les États membres qui ne se conforment pas aux accords conclus en application de l'alinéa b) du § 4, cette suspension étant immédiatement levée lors du règlement des sommes en souffrance et des sommes dues au titre des accords ;

7. que le droit de vote au Conseil soit suspendu pour les États membres du Conseil dont les contributions annuelles sont en totalité ou en partie en souffrance depuis plus de 18 mois, cette suspension étant levée immédiatement lors du règlement des sommes dues ;

8. que le droit de vote d'un État membre qui a été suspendu en application du § 6 ci-dessus peut aussi être rétabli par décision de l'Assemblée ou du Conseil, pour autant :

- a) que cet État ait déjà conclu avec le Conseil un accord en vue du règlement de ses obligations échues et non réglées et du paiement de ses contributions de l'exercice en cours, et qu'il ait respecté les clauses de cet accord ; ou
- b) que l'Assemblée ait la conviction que cet État a fait la preuve de sa volonté de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;

9. que, lorsque le droit de vote d'un État a été suspendu par l'Assemblée en vertu de l'article 62 de la Convention, le Conseil peut rétablir ce droit de vote, dans les conditions stipulées au § 8, alinéa a), ci-dessus, à condition que cet État ait fait la preuve de sa volonté de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;

10. que les mesures supplémentaires suivantes soient appliquées aux États membres dont le droit de vote a été suspendu en vertu de l'article 62 de la Convention :

- a) inadmissibilité à accueillir des réunions, conférences, ateliers et séminaires entièrement ou partiellement financés par le Programme ordinaire ;
- b) en ce qui concerne la documentation gratuite, droit limité aux documents qui sont fournis gratuitement aux États non membres, y compris ceux qui sont diffusés par voie électronique, et aux documents qui sont essentiels à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne internationale ;
- c) inadmissibilité des personnes désignées ou des représentants à une candidature à tout poste ;
- d) aux fins du recrutement aux postes du Secrétariat, toutes choses étant égales par ailleurs, les candidats des États qui ont des arriérés seraient considérés de la même façon que les

candidats d'un État qui a déjà atteint le niveau de représentation souhaitable (suivant les principes de la représentation géographique équitable), même si leur État n'a pas atteint ce niveau ;

e) inadmissibilité au stage de familiarisation de l'OACI ;

11. que seuls les États sans arriérés de contributions annuelles, sauf pour l'année en cours, soient éligibles au Conseil, aux Comités et aux organes de l'OACI ;

12. que le Secrétaire général soit chargé de signaler au Conseil tout droit de vote considéré comme étant suspendu, toute suspension révoquée au titre des § 6 et 7, ainsi que toute non-admissibilité aux élections du Conseil, des Comités et des organes, au titre du § 11, et d'appliquer en conséquence les mesures stipulées au § 10 ;

13. que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-24.

### **A39/32 : Contributions au Fonds général pour 2017, 2018 et 2019**

*L'Assemblée :*

1. *Décide* que les contributions des États membres fixées pour 2017, 2018 et 2019 conformément à l'article 61, Chapitre XII, de la Convention seront déterminés compte tenu des barèmes ci-dessous :

|                           | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                           | <b>%</b>    | <b>%</b>    | <b>%</b>    |
| <b>Afghanistan</b>        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Afrique du Sud</b>     | 0,39        | 0,39        | 0,39        |
| <b>Albanie</b>            | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Algérie</b>            | 0,13        | 0,13        | 0,13        |
| <b>Allemagne</b>          | 5,48        | 5,48        | 5,48        |
| <b>Andorre</b>            | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Angola</b>             | 0,09        | 0,09        | 0,09        |
| <b>Antigua-et-Barbuda</b> | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Arabie saoudite</b>    | 1,12        | 1,12        | 1,12        |
| <b>Argentine</b>          | 0,69        | 0,69        | 0,69        |
| <b>Arménie</b>            | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Australie</b>          | 2,06        | 2,06        | 2,06        |
| <b>Autriche</b>           | 0,60        | 0,60        | 0,60        |
| <b>Azerbaïdjan</b>        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bahamas</b>            | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bahreïn</b>            | 0,09        | 0,09        | 0,09        |
| <b>Bangladesh</b>         | 0,08        | 0,08        | 0,08        |
| <b>Barbade</b>            | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bélarus</b>            | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Belgique</b>           | 0,76        | 0,76        | 0,76        |

|                                        | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|                                        | <b>%</b>    | <b>%</b>    | <b>%</b>    |
| <b>Belize</b>                          | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bénin</b>                           | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bhoutan</b>                         | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bolivie (État plurinational de)</b> | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bosnie-Herzégovine</b>              | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Botswana</b>                        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Brésil</b>                          | 2,94        | 2,94        | 2,94        |
| <b>Brunéi Darussalam</b>               | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Bulgarie</b>                        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Burkina Faso</b>                    | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Burundi</b>                         | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Cabo Verde</b>                      | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Cambodge</b>                        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Cameroun</b>                        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Canada</b>                          | 2,61        | 2,61        | 2,61        |
| <b>Chili</b>                           | 0,42        | 0,42        | 0,42        |
| <b>Chine</b>                           | 7,95        | 7,95        | 7,95        |
| <b>Chypre</b>                          | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Colombie</b>                        | 0,31        | 0,31        | 0,31        |
| <b>Comores</b>                         | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Congo</b>                           | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Costa Rica</b>                      | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Côte d'Ivoire</b>                   | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Croatie</b>                         | 0,07        | 0,07        | 0,07        |
| <b>Cuba</b>                            | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Danemark</b>                        | 0,45        | 0,45        | 0,45        |
| <b>Djibouti</b>                        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Égypte</b>                          | 0,22        | 0,22        | 0,22        |
| <b>El Salvador</b>                     | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Émirats arabes unis</b>             | 2,25        | 2,25        | 2,25        |
| <b>Équateur</b>                        | 0,07        | 0,07        | 0,07        |
| <b>Érythrée</b>                        | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Espagne</b>                         | 2,03        | 2,03        | 2,03        |
| <b>Estonie</b>                         | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>États-Unis</b>                      | 20,24       | 20,24       | 20,24       |
| <b>Éthiopie</b>                        | 0,16        | 0,16        | 0,16        |
| <b>Fédération de Russie</b>            | 2,77        | 2,77        | 2,77        |
| <b>Fidji</b>                           | 0,06        | 0,06        | 0,06        |
| <b>Finlande</b>                        | 0,43        | 0,43        | 0,43        |
| <b>France</b>                          | 4,13        | 4,13        | 4,13        |

|                                                | 2017<br>% | 2018<br>% | 2019<br>% |
|------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Gabon</b>                                   | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Gambie</b>                                  | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Géorgie</b>                                 | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Ghana</b>                                   | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Grèce</b>                                   | 0,35      | 0,35      | 0,35      |
| <b>Grenade</b>                                 | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Guatemala</b>                               | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Guinée</b>                                  | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Guinée-Bissau</b>                           | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Guinée équatoriale</b>                      | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Guyana</b>                                  | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Haïti</b>                                   | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Honduras</b>                                | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Hongrie</b>                                 | 0,18      | 0,18      | 0,18      |
| <b>Îles Cook</b>                               | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Îles Marshall</b>                           | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Îles Salomon</b>                            | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Inde</b>                                    | 0,85      | 0,85      | 0,85      |
| <b>Indonésie</b>                               | 0,55      | 0,55      | 0,55      |
| <b>Iran (République islamique d')</b>          | 0,38      | 0,38      | 0,38      |
| <b>Iraq</b>                                    | 0,09      | 0,09      | 0,09      |
| <b>Irlande</b>                                 | 0,60      | 0,60      | 0,60      |
| <b>Islande</b>                                 | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Israël</b>                                  | 0,41      | 0,41      | 0,41      |
| <b>Italie</b>                                  | 2,75      | 2,75      | 2,75      |
| <b>Jamaïque</b>                                | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Japon</b>                                   | 7,50      | 7,50      | 7,50      |
| <b>Jordanie</b>                                | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Kazakhstan</b>                              | 0,17      | 0,17      | 0,17      |
| <b>Kenya</b>                                   | 0,07      | 0,07      | 0,07      |
| <b>Kirghizistan</b>                            | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Kiribati</b>                                | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Koweït</b>                                  | 0,25      | 0,25      | 0,25      |
| <b>Lesotho</b>                                 | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>L'ex-République yougoslave de Macédoine</b> | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Lettonie</b>                                | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Liban</b>                                   | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Libéria</b>                                 | 0,06      | 0,06      | 0,06      |
| <b>Libye</b>                                   | 0,11      | 0,11      | 0,11      |
| <b>Lituanie</b>                                | 0,06      | 0,06      | 0,06      |

|                                      | <b>2017</b><br>% | <b>2018</b><br>% | <b>2019</b><br>% |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Luxembourg</b>                    | 0,27             | 0,27             | 0,27             |
| <b>Madagascar</b>                    | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Malaisie</b>                      | 0,60             | 0,60             | 0,60             |
| <b>Malawi</b>                        | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Maldives</b>                      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Mali</b>                          | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Malte</b>                         | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Maroc</b>                         | 0,11             | 0,11             | 0,11             |
| <b>Maurice</b>                       | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Mauritanie</b>                    | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Mexique</b>                       | 1,16             | 1,16             | 1,16             |
| <b>Micronésie (États fédérés de)</b> | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Monaco</b>                        | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Mongolie</b>                      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Monténégro</b>                    | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Mozambique</b>                    | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Myanmar</b>                       | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Namibie</b>                       | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Nauru</b>                         | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Népal</b>                         | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Nicaragua</b>                     | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Niger</b>                         | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Nigéria</b>                       | 0,16             | 0,16             | 0,16             |
| <b>Norvège</b>                       | 0,76             | 0,76             | 0,76             |
| <b>Nouvelle-Zélande</b>              | 0,31             | 0,31             | 0,31             |
| <b>Oman</b>                          | 0,13             | 0,13             | 0,13             |
| <b>Ouganda</b>                       | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Ouzbékistan</b>                   | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Pakistan</b>                      | 0,13             | 0,13             | 0,13             |
| <b>Palaos</b>                        | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Panama</b>                        | 0,12             | 0,12             | 0,12             |
| <b>Papouasie-Nouvelle-Guinée</b>     | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Paraguay</b>                      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| <b>Pays-Bas</b>                      | 1,58             | 1,58             | 1,58             |
| <b>Pérou</b>                         | 0,16             | 0,16             | 0,16             |
| <b>Philippines</b>                   | 0,30             | 0,30             | 0,30             |
| <b>Pologne</b>                       | 0,62             | 0,62             | 0,62             |
| <b>Portugal</b>                      | 0,41             | 0,41             | 0,41             |
| <b>Qatar</b>                         | 0,83             | 0,83             | 0,83             |
| <b>République arabe syrienne</b>     | 0,06             | 0,06             | 0,06             |

|                                            | <b>2017</b><br>% | <b>2018</b><br>% | <b>2019</b><br>% |
|--------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| République centrafricaine                  | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| République de Corée                        | 2,18             | 2,18             | 2,18             |
| République démocratique du Congo           | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| République démocratique populaire lao      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| République de Moldova                      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| République dominicaine                     | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| République populaire démocratique de Corée | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| République-Unie de Tanzanie                | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Roumanie                                   | 0,14             | 0,14             | 0,14             |
| Royaume-Uni                                | 4,27             | 4,27             | 4,27             |
| Rwanda                                     | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Sainte-Lucie                               | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Saint-Kitts-et-Nevis                       | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Saint-Marin                                | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Saint-Vincent-et-les-Grenadines            | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Samoa                                      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Sao Tomé-et-Principe                       | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Sénégal                                    | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Serbie                                     | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Seychelles                                 | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Sierra Leone                               | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Singapour                                  | 1,01             | 1,01             | 1,01             |
| Slovaquie                                  | 0,11             | 0,11             | 0,11             |
| Slovénie                                   | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Somalie                                    | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Soudan                                     | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Soudan du Sud                              | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Sri Lanka                                  | 0,08             | 0,08             | 0,08             |
| Suède                                      | 0,71             | 0,71             | 0,71             |
| Suisse                                     | 1,04             | 1,04             | 1,04             |
| Suriname                                   | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Swaziland                                  | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Tadjikistan                                | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Tchad                                      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Tchéquie                                   | 0,27             | 0,27             | 0,27             |
| Thaïlande                                  | 0,59             | 0,59             | 0,59             |
| Timor-Leste                                | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Togo                                       | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Tonga                                      | 0,06             | 0,06             | 0,06             |
| Trinité-et-Tobago                          | 0,06             | 0,06             | 0,06             |

|                                        | 2017<br>%     | 2018<br>%     | 2019<br>%     |
|----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Tunisie                                | 0,06          | 0,06          | 0,06          |
| Turkménistan                           | 0,06          | 0,06          | 0,06          |
| Turquie                                | 1,30          | 1,30          | 1,30          |
| Ukraine                                | 0,10          | 0,10          | 0,10          |
| Uruguay                                | 0,06          | 0,06          | 0,06          |
| Vanuatu                                | 0,06          | 0,06          | 0,06          |
| Venezuela (République bolivarienne du) | 0,41          | 0,41          | 0,41          |
| Viet Nam                               | 0,14          | 0,14          | 0,14          |
| Yémen                                  | 0,06          | 0,06          | 0,06          |
| Zambie                                 | 0,06          | 0,06          | 0,06          |
| Zimbabwe                               | 0,06          | 0,06          | 0,06          |
|                                        | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> |

#### A39-33 : Fonds de roulement

*L'Assemblée :*

1. *Note :*

- a) que, conformément à la Résolution A38-27, le Conseil a rendu compte, et l'Assemblée a été saisie, de l'adéquation du niveau du Fonds de roulement et de l'autorisation d'emprunter connexe ;
- b) que l'accumulation des arriérés de contributions, s'ajoutant aux retards du paiement des contributions pour l'exercice en cours, a constitué un obstacle croissant à la mise en œuvre du programme des travaux tout en créant l'incertitude financière ;
- c) que, sur la base des tendances antérieures, il y a un risque limité que le niveau du Fonds de roulement ne soit pas suffisant pour couvrir les besoins dans un avenir prévisible ;
- d) que l'expérience a montré qu'en général, les paiements ne sont pas effectués en début d'année lorsque les contributions sont dues et que l'OACI ne peut même pas compter sur leur paiement à la fin de l'exercice pour lequel elles sont dues, et que ce non-respect inacceptable de la part de certains États membres des obligations financières que leur impose la Convention mène à une crise financière potentielle au sein de l'Organisation, crise qui risque d'avoir des effets sur l'ensemble des États membres ;
- e) que, tant que la situation de trésorerie restera incertaine, l'OACI aura besoin du Fonds de roulement comme tampon auquel elle puisse recourir pour répondre à ses engagements financiers inévitables ;

- f) que le Conseil a examiné la situation financière de l'Organisation et le niveau du Fonds de roulement en février 2016 et noté qu'il n'a pas été nécessaire de recourir au Fonds en 2015 ;

2. *Décide :*

- a) que le niveau du Fonds de roulement demeurera à 8,0 millions USD ;
- b) que le Conseil continuera de suivre le niveau du Fonds de roulement, au plus tard en novembre 2017, 2018 et 2019, pour déterminer s'il y a lieu de l'augmenter d'urgence durant l'exercice en cours ou pour l'exercice suivant ;
- c) que, si le Conseil détermine qu'une telle augmentation est justifiée, le niveau du Fonds de roulement sera établi à un niveau maximum de 10,0 millions USD, sous réserve des augmentations résultant des avances versées par les nouveaux États devenus membres de l'Organisation après l'approbation du barème. Ces modifications du Fonds de roulement seront fondées sur le barème des contributions en vigueur pour l'exercice pour lequel l'augmentation du niveau du Fonds de roulement est approuvée ;
- d) que le Secrétaire général sera autorisé, avec l'approbation préalable du Comité des finances du Conseil, pour financer les crédits ordinaires et supplémentaires qui ne peuvent être financés par prélèvement sur le Fonds général et sur le Fonds de roulement, à emprunter à l'extérieur les sommes nécessaires pour faire face aux obligations immédiates de l'Organisation et qu'elle sera tenue de rembourser ces sommes aussi rapidement que possible, le solde total de la dette de l'Organisation ne pouvant à aucun moment dépasser 3,0 millions CAD pendant le triennat ;
- e) que le Conseil fera rapport à l'Assemblée, lors de sa prochaine session ordinaire, pour lui indiquer :
  - 1) si le niveau du Fonds de roulement est suffisant, compte tenu de l'expérience des exercices 2016, 2017 et 2018 ;
  - 2) selon la situation financière du Fonds général et du Fonds de roulement, s'il est nécessaire d'imposer des contributions aux États membres au titre des déficits de trésorerie résultant des arriérés de contributions ;
  - 3) si le niveau de l'autorisation d'emprunter est suffisant ;
- f) que la présente résolution remplace la Résolution A38-27 ;

3. *Prie instamment :*

- a) tous les États membres de verser leurs contributions le plus tôt possible dans l'année où elles sont dues, afin de réduire la probabilité que l'Organisation ait à opérer des prélèvements sur le Fonds de roulement et à recourir aux emprunts externes ;
- b) les États membres qui ont des arriérés de contributions de s'acquitter aussi rapidement que possible de leurs obligations envers l'Organisation, comme le demande la Résolution A39-31.

# **A39-34 : Amendement du Règlement financier**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Conseil tient respectueusement compte de la position de l'Assemblée dans l'approbation des budgets et crédits de l'Organisation ;

*Considérant* que le Conseil peut se réunir régulièrement pour s'occuper des exigences et des faits nouveaux en ce qui concerne les crédits votés ;

*Considérant* que le Conseil doit disposer d'une certaine souplesse entre les sessions de l'Assemblée pour faire face à des changements des besoins de financement ;

*Décide* que les modifications ci-après des § 5.9, 7.3 et 11.4 du Règlement financier sont confirmées conformément au § 14.1 dudit Règlement.

| §   | Indication des modifications                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Nouveau texte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5.9 | Des virements de crédits d'un objectif stratégique à un autre ou d'une stratégie de soutien à une autre peuvent être effectués par le Secrétaire général jusqu'à concurrence de <del>40</del> 20 % des crédits annuels votés pour chacun des objectifs stratégiques ou pour chacune des stratégies de soutien sur lesquels les virements sont faits. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou stratégies de soutien peuvent être effectués par le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité du Secrétaire général.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Des virements de crédits d'un objectif stratégique à un autre ou d'une stratégie de soutien à une autre peuvent être effectués par le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 20 % des crédits annuels votés pour chacun des objectifs stratégiques ou pour chacune des stratégies de soutien sur lesquels les virements sont faits. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou stratégies de soutien peuvent être effectués par le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité du Secrétaire général.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 7.3 | b) le fonds de roulement sert à faire les avances qui peuvent être nécessaires :<br>1) au fonds général, pour couvrir les déficits de trésorerie temporaires résultant de retards de rentrées de recettes ; ces avances sont alors remboursées au fonds de roulement dès que des recettes sont disponibles à cet effet ;<br>2) au fonds de financement collectif ad hoc pour l'exécution de programmes en vertu d'accords conclus dans le cadre du Chapitre XV de la Convention, afin de défrayer les États participant auxdits accords de leurs dépenses jusqu'à recouvrement des contributions dont ils sont redevables en vertu de ces mêmes accords ; le solde des sommes avancées à ce titre ne doit à aucun moment dépasser 100 000 dollars et le remboursement doit en être effectué dès que les sommes reçues des États participants sont disponibles à cet effet ;<br>3) au fonds spécial créé en application du § 8.4, sous réserve du plafond fixé audit paragraphe, dans les cas où le Conseil a consenti des crédits en vertu du § 5.2, alinéas a) et b) ; | b) le fonds de roulement sert à faire les avances qui peuvent être nécessaires :<br>1) au fonds général, pour couvrir les déficits de trésorerie temporaires résultant de retards de rentrées de recettes ; ces avances sont alors remboursées au fonds de roulement dès que des recettes sont disponibles à cet effet ;<br>2) au fonds de financement collectif ad hoc pour l'exécution de programmes en vertu d'accords conclus dans le cadre du Chapitre XV de la Convention, afin de défrayer les États participant auxdits accords de leurs dépenses jusqu'à recouvrement des contributions dont ils sont redevables en vertu de ces mêmes accords ; le solde des sommes avancées à ce titre ne doit à aucun moment dépasser 100 000 dollars et le remboursement doit en être effectué dès que les sommes reçues des États participants sont disponibles à cet effet ;<br>3) au fonds spécial créé en application du § 8.4, sous réserve du plafond fixé audit paragraphe, dans les cas où le Conseil a consenti des crédits en vertu du § 5.2, alinéas a) et b) ; |

| §    | Indication des modifications                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Nouveau texte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11.4 | Le Secrétaire général peut passer par profits et pertes les pertes de numéraire, de matières ou d'autres avoirs, à condition qu'un état de tous les montants ainsi passés par profits et pertes soit soumis aux commissaires aux comptes en même temps que les comptes de l'exercice. Dans chaque cas où la <del>valeur d'origine</del> <del>valeur comptable nette</del> dépasse 20 000 <del>dollars</del> CAD, l'approbation préalable du Comité des finances est nécessaire. | Le Secrétaire général peut passer par profits et pertes les pertes de numéraire, de matières ou d'autres avoirs, à condition qu'un état de tous les montants ainsi passés par profits et pertes soit soumis aux commissaires aux comptes en même temps que les comptes de l'exercice. Dans chaque cas où la valeur comptable nette dépasse 20 000 CAD, l'approbation préalable du Comité des finances est nécessaire. |

**A39-35 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2013, 2014 et 2015 et examen des rapports de vérification correspondants**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2013, 2014 et 2015, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que la Cour des comptes de France (2013) et la Corte dei Conti d'Italie (2014 et 2015), membres du Groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, ont établis en qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI, ont été soumis à l'Assemblée après avoir été communiqués aux États membres,

*Considérant* que le Conseil a étudié les rapports de vérification des comptes et les a soumis à l'examen de l'Assemblée,

*Considérant* que les dépenses ont été examinées conformément aux dispositions du Chapitre VIII, article 49, alinéa f), de la Convention,

1. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2013 ;
2. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2014 ;
3. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2015 ;
4. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2013 ;
5. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2014 ;
6. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2015.

### **A39-36 : Nomination du Commissaire aux comptes**

*L'Assemblée :*

1. *Note :*

- a) que le Règlement financier prévoit que, sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil nomme un Commissaire aux comptes de l'Organisation ;
- b) que le Conseil a approuvé la prolongation de la nomination du Président de la Corte dei Conti au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour 2017, 2018 et 2019.

2. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer M. Raffaele Squitieri, Président de la Corte dei Conti de l'Italie au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices financiers 2017, 2018 et 2019.

### **A39-37 : Budgets pour 2017, 2018 et 2019**

A. *L'Assemblée*, en ce qui a trait au Budget pour 2017-2018-2019, *note* que :

- 1. conformément à l'article 61 de la Convention, le Conseil lui a soumis des prévisions budgétaires [indicatives dans le cas des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) du Programme de coopération technique] pour chacun des exercices financiers 2017, 2018 et 2019, et qu'elle a examiné ces prévisions ;
- 2. approuve les budgets de l'Organisation aux termes des articles 49, alinéa e), et 61 de la Convention.

B. *L'Assemblée*, en ce qui a trait au Programme de coopération technique :

*Reconnaissant* que les dépenses AOSC sont financées principalement au moyen des redevances liées à la mise en œuvre de projets dont l'exécution a été confiée à l'OACI par des sources extérieures de financement, notamment des gouvernements et le Programme des Nations Unies pour le développement,

*Reconnaissant* que le Programme de coopération technique ne peut être déterminé avec grande précision avant que les gouvernements des pays donateurs et bénéficiaires aient pris leurs décisions sur les projets pertinents,

*Reconnaissant* qu'en raison de la situation mentionnée ci-dessus, les montants budgétaires AOSC annuels nets indiqués ci-après en dollars canadiens (CAD) pour les exercices 2017, 2018 et 2019 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

|                             | 2017      | 2018      | 2019      |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Dépenses estimatives</b> | 9 560 000 | 9 700 000 | 9 930 000 |

*Reconnaissant* que la coopération technique est un moyen important pour renforcer le développement et la sécurité de l'aviation civile,

*Reconnaissant* les circonstances auxquelles fait face le Programme de coopération technique de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures,

*Reconnaissant* qu'advenant le cas où les activités AOSC pour un exercice financier donné entraîneraient un déficit financier, ce dernier devrait d'abord être comblé au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et qu'une demande d'aide du budget du Programme ordinaire serait le dernier recours,

*Décide* que les prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique sont approuvées, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives, dans le cadre des prévisions budgétaires AOSC annuelles et conformément à l'article IX du Règlement financier.

C. *L'Assemblée*, en ce qui a trait au **Programme ordinaire** :

*Décide* :

1. que, séparément pour les exercices financiers 2017, 2018 et 2019, les dépenses indiquées ci-après en dollars canadiens, nécessitant une sortie de fonds, sont autorisées pour le Programme ordinaire, conformément aux dispositions du Règlement financier, et sous réserve des dispositions de la présente résolution :

|                                                 | 2017              | 2018              | 2019               | Total              |
|-------------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Objectif stratégique (Programmes)</b>        |                   |                   |                    |                    |
| SÉCURITÉ                                        | 22 962 000        | 23 181 000        | 24 008 000         | 70 151 000         |
| CAPACITÉ ET EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION         | 14 627 000        | 15 116 000        | 15 320 000         | 45 063 000         |
| SÛRETÉ ET FACILITATION                          | 8 773 000         | 8 878 000         | 9 173 000          | 26 824 000         |
| DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU<br>TRANSPORT AÉRIEN | 3 112 000         | 3 182 000         | 3 494 000          | 9 788 000          |
| PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT                   | 3 432 000         | 3 484 000         | 3 883 000          | 10 799 000         |
| <b>Soutien du programme</b>                     | 30 957 000        | 31 774 000        | 34 076 000         | 96 807 000         |
| <b>Gestion et administration</b>                | 13 779 000        | 14 253 000        | 14 589 000         | 42 621 000         |
| <b>TOTAL DES CRÉDITS PROPOSÉS</b>               | <b>97 642 000</b> | <b>99 868 000</b> | <b>104 543 000</b> | <b>302 053 000</b> |
| Fonctionnement                                  | 96 568 000        | 98 922 000        | 103 778 000        | 299 268 000        |
| capital                                         | 1 074 000         | 946 000           | 765 000            | 2 785 000          |

2. que les crédits totaux annuels distincts seront financés comme suit en dollars canadiens, conformément aux dispositions du Règlement financier :

|                                                                                                                                 | 2017              | 2018              | 2019               | Total              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| a) Contributions des États                                                                                                      | 89 344 000        | 91 540 000        | 96 181 000         | 277 065 000        |
| b) Remboursement du Fonds AOOSC                                                                                                 | 1 202 000         | 1 202 000         | 1 202 000          | 3 606 000          |
| c) Virement de fonds provenant de l'excédent de l'ARGF                                                                          | 6 415 000         | 6 415 000         | 6 416 000          | 19 246 000         |
| d) Virement de fonds provenant du Compte des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de contributions de longue date | 333 000           | 333 000           | 334 000            | 1 000 000          |
| e) Recettes diverses                                                                                                            | 348 000           | 378 000           | 410 000            | 1 136 000          |
| <b>TOTAL :</b>                                                                                                                  | <b>97 642 000</b> | <b>99 868 000</b> | <b>104 543 000</b> | <b>302 053 000</b> |

### **A39-38 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est essentiel d'accroître les efforts coordonnés sous la direction de l'OACI pour réduire les graves carences de sûreté de l'aviation et de la facilitation dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) qui nuisent au fonctionnement et à la poursuite du développement,

*Notant* que le Conseil de l'OACI a pris des mesures pour faire face aux problèmes de sûreté de l'aviation et de facilitation par l'élaboration d'un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (le Plan AFI SECFAL) comme programme de l'OACI,

*Notant* que des efforts considérables ont été déployés pour réaffirmer l'engagement politique en Afrique, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), que la Déclaration de Windhoek et des cibles spécifiques ont été adoptées par la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, qui s'est tenue en avril 2016 à Windhoek (Namibie), et sera présentée à l'Assemblée des Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union africaine pour approbation,

*Reconnaissant* que de nombreux États contractants de la Région AFI pourraient ne pas disposer de ressources techniques ou financières suffisantes pour se conformer aux exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes et par conséquent comptent sur l'OACI, les partenaires de développement, l'industrie et d'autres parties prenantes pour obtenir expertise et assistance,

*Reconnaissant* la nécessité de coordonner, sous l'égide de l'OACI, les activités de toutes les parties prenantes prêtant assistance aux États de la région AFI,

*Reconnaissant* que l'OACI pourrait avoir besoin de ressources supplémentaires pour jouer efficacement son rôle de coordination,

*Considérant* la volonté de la communauté internationale d'aider la région AFI à s'engager concrètement et fermement, dans les plus brefs délais, en faveur du Plan AFI SECFAL,

1. *Prie instamment* les États membres de la région AFI de s'engager à réaliser les buts et les objectifs du Plan AFI SECFAL ;
2. *Encourage* les États membres de la région AFI à renforcer la coopération dans toute la région afin d'optimiser l'utilisation et le partage des ressources disponibles à travers des projets régionaux et sous-régionaux, dans tous les aspects de la sûreté de l'aviation et de la supervision de la facilitation ;
3. *Encourage* tous les États membres, les organismes de l'ONU (et plus particulièrement le PNUD, l'ONUDC, le Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies, entre autres), l'industrie aéronautique, ainsi que les bailleurs de fonds et les autres donateurs à soutenir le Plan AFI SECFAL et à collaborer avec l'OACI pour sa mise en œuvre ;
4. *Charge* le Conseil de veiller à ce que l'OACI joue un rôle énergique de chef de file dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant expressément à réaliser les buts et les objectifs du Plan pour améliorer durablement la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la région AFI et affecter des ressources en conséquence aux bureaux régionaux compétents ;
5. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL en tenant compte des principes du plan d'activités, des pratiques de gestion des programmes et des ressources disponibles ;
6. *Charge* le Conseil de suivre et mesurer l'état de mise en œuvre dans la Région AFI tout au long du triennat et de rendre compte à la prochaine Assemblée des progrès accomplis.





NON MIS EN VENTE  
Imprimé à l'OACI