

ÉDITION PROVISOIRE  
OCTOBRE 2019

# RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE



## ASSEMBLÉE – 40<sup>e</sup> SESSION

Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2019

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA 40<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE**  
**ÉDITION PROVISOIRE**

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Résolution</b>	<i>Page</i>
A40-1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne .....	1
A40-2 : Protection de certains des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents .....	5
A40-3 : Protection données de sécurité et des informations de sécurité collectées dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité, et protection des enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale .....	6
A40-4 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne .....	7
A40-5 : Mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre .....	25
A40-6 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables .....	27
A40-7 : Nouveaux acteurs .....	30
A40-8 : Dispositions de portée mondiale pour la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes .....	31
A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien .....	32
A40-10 : Cybersécurité dans l'aviation civile .....	48
A40-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation .....	50
A40-12 : Déclaration sur la sûreté de l'aviation – Affirmer l'engagement mondial en faveur du renforcement de la mise en œuvre .....	65
A40-13 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA) .....	67
A40-14 : Atténuation de la propagation des maladies, notamment par la désinsectisation des aéronefs et la lutte antivectorielle, et importance du CAPSCA [Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)] pour la mise en œuvre .....	70
A40-15 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes .....	72

<b>Résolution</b>	<i>Page</i>
A40-16 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l’OACI liées à la facilitation .....	73
A40-17 : 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 .....	83
A40-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l’OACI dans le domaine de la protection de l’environnement – Changements climatiques .....	102
A40-19 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l’OACI dans le domaine de la protection de l’environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA) .....	112
A40-20 : Amélioration de l’efficience et de l’efficacité de l’OACI .....	120
A40-21 : Contribution de l’aviation au programme de développement durable des Nations Unies à l’horizon 2030 .....	124
A40-22 : Mobilisation des ressources .....	126
A40-23 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l’aviation et la facilitation en Afrique .....	128
A40-24 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d’assistance technique de l’OACI .....	130
A40-25 : Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique .....	137
A40-26 : Transport spatial commercial (CST) .....	139
A40-27 : Innovation en aviation .....	141
A40-28 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l’OACI dans le domaine juridique .....	142
A40-29 : Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention .....	149
A40-30 : Contributions au Fonds général pour 2020, 2021 et 2022 .....	150
A40-31 : Fonds de roulement .....	156
A40-32 : Approbation des comptes de l’Organisation pour les exercices financiers 2016, 2017 et 2018 et examen des rapports de vérification correspondants .....	158
A40-33 : Nomination du Commissaire aux comptes .....	158
A40-34 : Budgets pour 2020, 2021 et 2022 .....	159

## RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA 40<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

### ÉDITION PROVISOIRE

#### **A40-1 : 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 troisième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* la troisième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la sixième 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 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, notamment celles qui ont été relevées lors des audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), au moyen du GASP, du GANP et du processus de planification régionale de l'OACI ;

7. *Prie instantanément* 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 A39-12 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 de mettre en œuvre des plans nationaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
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 mettre en œuvre des plans régionaux pour la sécurité de l'aviation compatibles avec le GASP, afin de réduire de manière continue le nombre et le risque de décès ;
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 A40-4, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

*Reconnaissant* l'importance du GANP comme stratégie opérationnelle et élément du panier de mesures pour atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI concernant les émissions de CO<sub>2</sub>,

*Reconnaissant* que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne 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 du GANP pour la mise en œuvre des améliorations opérationnelles comme élément de leur stratégie nationale de réduction de leur impact sur l'environnement, notamment des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation internationale ;
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 accumulés pour l'environnement qui découlent de la mise en œuvre des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
8. *Prie instamment* les États qui élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne, 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 aux échelons régional et mondial ; et
9. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP en le tenant à jour par rapport aux évolutions technologiques et aux exigences opérationnelles.

#### **A40-2 : Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents**

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* qu'il est indispensable de faire prendre conscience qu'il n'entre pas dans les buts d'une enquête sur un accident ou un incident d'attribuer un blâme ou une responsabilité,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable que tous les renseignements utiles soient mis à la disposition des services d'enquête pour faciliter la détermination des causes des accidents et incidents et/ou des facteurs qui y contribuent, et permettre l'établissement de mesures préventives,

*Reconnaissant* que la prévention des accidents est indispensable au maintien de la confiance dans le transport aérien,

*Reconnaissant* que l'attention du public continuera de porter sur les mesures que les États prennent dans le cadre des enquêtes, y compris les appels pour accéder aux éléments sur les accidents et incidents,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable de protéger certains éléments sur les accidents et incidents contre une utilisation à des fins autres que celles des enquêtes sur les accidents et incidents, pour assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles aux services d'enquête lors des enquêtes futures,

*Reconnaissant* que l'utilisation des renseignements tirés des enquêtes sur les accidents pour des poursuites disciplinaires, civiles, administratives et criminelles n'est pas en règle générale un moyen de préserver ou d'améliorer la sécurité de l'aviation,

*Reconnaissant* que les mesures établies jusqu'ici pour protéger certains éléments sur les accidents et incidents ne sont peut-être pas suffisantes, et *notant* la publication par l'OACI, dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, de dispositions nouvelles et renforcées relatives à la protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents,

*Reconnaissant* la nécessité que le droit national tienne compte de la protection des éléments d'enquête sur les accidents et incidents qui sont énumérés dans l'Annexe 13, afin de veiller à ce que la détermination des autorités compétentes désignées par les États membres ait un fondement juridique et de faciliter l'administration du critère de mise en balance par ces autorités,

*Considérant* qu'il faut trouver un juste équilibre entre la nécessité de protéger les éléments d'enquête sur les accidents et incidents et la nécessité de les divulguer et de les utiliser, et que la protection ne vise pas à empêcher l'administration de la justice,

*Consciente* du fait que les services d'enquête sur les accidents ne peuvent protéger que certains éléments d'enquête qui sont sous leur garde ou leur contrôle,

1. *Demande* aux États membres de réaffirmer leur engagement à protéger les éléments d'enquête sur les accidents et incidents en conformité avec l'Annexe 13 ;

2. *Prie instamment* les États membres d'examiner et, au besoin, d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de protéger les éléments d'enquête sur les accidents et incidents, conformément au § 5.12 et à l'Appendice 2 de l'Annexe 13, de façon à limiter les obstacles aux enquêtes sur les accidents et incidents et à assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles aux services d'enquête sur les accidents ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-3.

**A40-3 : Protection des données de sécurité et des informations de sécurité collectées dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité, et protection des enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale**

*L'Assemblée,*

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

*Reconnaissant* l'importance de la libre communication des renseignements sur la sécurité entre les parties prenantes du système d'aviation,

*Rappelant* que l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* prévoit la protection des données de sécurité et des informations de sécurité collectées dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité, de même que celle des sources connexes,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable de protéger les données de sécurité et les informations de sécurité, de même que les sources connexes, afin d'assurer leur mise à disposition continue, attendu que l'utilisation de ces données et informations à des fins autres que la préservation ou l'amélioration de la sécurité peut en entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables significatifs sur la sécurité,

*Considérant* qu'il faut trouver un juste équilibre entre la nécessité de protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes pour préserver ou améliorer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice,

*Notant* que les enregistreurs de bord, leurs enregistrements et les transcriptions de ces enregistrements ont été introduits afin d'aider aux enquêtes sur les accidents et les incidents,

*Considérant* que l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* contient des dispositions relatives à la protection des enregistrements et des transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale,

*Consciente* de l'importance de protéger les enregistrements et les transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale, en dehors du cadre des enquêtes de type Annexe 13,

*Préoccupée* par la possibilité que les données de sécurité, les informations de sécurité et les enregistrements et transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale servent à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été collectés, notamment à des procédures disciplinaires, civiles, administratives ou pénales,

*Notant* qu'un environnement de compte rendu dans lequel les employés et le personnel d'exploitation peuvent avoir confiance qu'ils ne seront pas sanctionnés pour des actions ou des omissions qui correspondent à leur formation et à leur expérience est fondamental pour la communication de comptes rendus de sécurité,

*Reconnaissant* que les progrès technologiques peuvent multiplier les types d'enregistrements, de données de sécurité et d'informations de sécurité qui peuvent être saisis dans les systèmes de compte rendu de sécurité et les enregistreurs de bord,

1. *Demande* aux États membres de réaffirmer leur engagement à protéger les données de sécurité et les informations de sécurité collectées dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité, et à protéger également les sources connexes ;
2. *Prie instamment* les États membres de protéger les enregistrements et transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale, en dehors du cadre des enquêtes de type Annexe 13 ;
3. *Prie instamment* les États membres de continuer à examiner leur législation actuelle et à l'adapter au besoin, ou de promulguer des lois, des règlements et des politiques afin de protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes, ainsi que les enregistrements et transcriptions d'enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale ;
4. *Charge* le Secrétaire général de continuer d'aider les États à mettre en œuvre les cadres protecteurs figurant dans les Annexes 6 et 19 ;
5. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-4.

**A40-4 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A15-9, elle a décidé d'adopter, à chacune de ses sessions où il serait institué une Commission technique, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, à jour à la fin de la session considérée,

*Considérant* que, par sa Résolution A38-12 (Appendices A à O), elle a adopté un exposé des aspects de la politique permanente et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentaient à la fin de sa 38<sup>e</sup> session,

*Considérant* qu'elle a examiné les propositions faites par le Conseil en vue d'amender l'exposé des aspects de la politique permanente et les règles pratiques figurant dans la Résolution A38-12 (Appendices A à O) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 40<sup>e</sup> session,

*Considérant* qu'une politique ou règle pratique dont l'application doit durer plus de trois ans devrait être considérée comme une politique ou règle pratique permanente,

*Considérant* que les éléments figurant dans des documents normatifs ou faisant autorité et faciles à consulter de l'OACI, tels les Annexes, plans mondiaux, règles de procédure et directives pour les

réunions de navigation aérienne, doivent normalement être exclus des exposés récapitulatifs, et en particulier des règles pratiques,

1. *Décide :*
  - a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
  - b) que les règles pratiques que les appendices de la présente résolution associent à chaque aspect de la politique constituent des éléments indicatifs qui visent à garantir et à faciliter la mise en application des aspects correspondants de la politique ;
2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne et d'informer l'Assemblée lorsqu'il est nécessaire d'y apporter des modifications ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38-12 et ses appendices et la Résolution A15-9.

## APPENDICE A

### Réunions mondiales de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la tenue de réunions mondiales de navigation aérienne constitue une fonction importante de l'OACI et exige des efforts et des dépenses considérables de la part des États membres et de l'OACI,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,

*Décide :*

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États membres peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes, plans mondiaux et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;
2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;
3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;

4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

### **Règles pratiques**

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offrirait un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.

2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.

3. Afin de faciliter la participation de tous les États membres, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.

4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épuiser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.

5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

### **APPENDICE B**

#### **Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne ont donné la preuve de leur valeur comme moyen de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés,*

*Considérant qu'il est nécessaire de s'assurer que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,*

*Décide :*

1. que la Commission de navigation aérienne instituera des groupes d'experts s'il est nécessaire de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés que la Commission de navigation aérienne ne peut résoudre de manière satisfaisante ou rapide par d'autres moyens existants ;

2. que la Commission de navigation aérienne veillera à ce que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts appuient les Objectifs stratégiques de l'OACI, qu'ils soient clairs et concis, qu'ils tiennent compte des échéances fixées et qu'ils soient respectés ;
3. que la Commission de navigation aérienne fera un examen périodique de l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts et qu'ils seront dissous dès que les activités qui leur ont été assignées auront été menées à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié ;
4. que les activités des groupes d'experts appuieront dans la mesure du possible une approche de l'élaboration de SARP fondée sur les performances.

### **Règle pratique**

Les rapports devraient être clairement présentés en tant qu'avis d'un groupe d'experts à la Commission de navigation aérienne afin qu'ils ne puissent être interprétés comme l'expression des points de vue d'États membres.

## **APPENDICE C**

### **Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 33 de la Convention ne définit pas explicitement les fins auxquelles la reconnaissance des certificats et licences est accordée,

*Considérant* que plusieurs interprétations sont possibles quant à savoir si les États membres sont tenus ou non de reconnaître les certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États membres en attendant la mise en vigueur de SARP applicables aux aéronefs ou aux équipages de conduite considérés,

*Considérant* que, pour certaines catégories d'aéronefs ou de licences de membre d'équipage de conduite, il pourra s'écouler de nombreuses années avant que des SARP soient mises en vigueur, ou qu'il pourra être plus pratique de ne pas adopter de SARP pour certaines catégories ou de licences de membre d'équipage de conduite,

*Décide* :

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage de conduite d'un aéronef délivrés ou validés par l'État membre où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États membres pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissements et de décollages, sous réserve des dispositions des articles 32, alinéa b), et 33 de la Convention ;
2. qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives à des catégories particulières d'aéronefs ou d'équipages de conduite, les certificats délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État membre où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres

États membres pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissements et de décollages.

## APPENDICE D

### Personnel aéronautique qualifié et compétent

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre adéquate des SARP et des PANS est fonction de la disponibilité de personnel qualifié et compétent,

*Considérant* que certains États membres éprouvent des difficultés dans ce domaine par suite de la pénurie de personnel qualifié pour appuyer le système existant et futur du transport aérien,

*Considérant* qu'il faut consacrer des efforts particuliers pour aider les États membres à répondre à leurs besoins dans le domaine des ressources humaines,

*Considérant* que les activités pédagogiques tenues par l'OACI sont un moyen efficace pour améliorer la compréhension générale et l'application uniforme des SARP et des PANS,

*Décide :*

1. que l'OACI aidera les États membres à réaliser et à maintenir la compétence du personnel aéronautique, au moyen du Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI ;
2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :
  - a) la responsabilité en matière de qualification des professionnels de l'aviation incombe aux États membres ;
  - b) la plus haute priorité est donnée aux activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
  - c) la coopération avec les États membres et l'industrie est essentielle pour élaborer et mettre en pratique des activités pédagogiques qui appuient la mise en œuvre des SARP ;
  - d) la priorité sera accordée à préparer la prochaine génération des professionnels de l'aviation.
3. L'OACI donne des avis aux exploitants de centres de formation mais ne participe pas à leur fonctionnement ;
4. Les États membres se prêtent assistance mutuellement pour optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques.

### **Règle pratique**

1. Le Conseil devrait aider les États membres à harmoniser les niveaux de compétences des professionnels de l'aviation. Ces initiatives devraient être basées sur :

- a) une analyse des données pour déterminer les priorités et les besoins ;
- b) les besoins de formation identifiés pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI ;
- c) une démarche fondée sur les compétences.

## **APPENDICE E**

### **Formulation et mise en œuvre des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Conseil établit des plans régionaux qui décrivent les installations, services et procédures complémentaires régionales à mettre en œuvre ou utiliser par les États membres conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que les plans régionaux doivent être amendés de temps à autre de manière à correspondre à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que l'OACI a établi pour la planification des installations et services une approche qui est centrée sur le concept opérationnel d'ATM mondiale et sur le Plan mondial de navigation aérienne,

*Considérant* que des carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux risquent d'avoir des conséquences sur la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes internationales et devraient donc être éliminées le plus rapidement possible,

*Décide :*

1. que les plans régionaux devront être révisés lorsqu'il deviendra évident qu'ils ne correspondent plus aux besoins existants et prévus de l'aviation civile internationale ;

2. que, si la nature d'une modification prescrite le permet, l'amendement correspondant du plan régional sera élaboré par correspondance entre l'OACI et les États membres et organisations internationales intéressés ;

3. que, lorsque les propositions d'amendement concernent des services ou des installations fournis par des États et qu'elles :

- a) n'entraînent pas la modification de besoins définis par le Conseil dans les plans régionaux ;
- b) n'entrent pas en conflit avec une politique établie de l'OACI ;
- c) ne portent pas sur des questions qui ne peuvent pas être résolues au niveau régional ;

le Conseil peut déléguer le pouvoir de traiter et de publier les amendements au niveau régional.

4. Les réunions régionales de navigation aérienne (RAN), qui sont des instruments importants pour décider des installations et services, n'auront néanmoins lieu que pour traiter de questions qui ne peuvent être abordées comme il se doit dans les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ;

5. Dans les programmes de mise en œuvre des États membres, la priorité sera donnée à la fourniture et à l'exploitation continue des installations et services dont l'absence aurait probablement des incidences graves sur les opérations aériennes internationales ;

6. Le choix et l'examen d'une mesure par l'OACI sur les carences graves dans la mise en œuvre des plans régionaux seront menés à bien dans les meilleurs délais possibles ;

7. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), en utilisant une approche de gestion de projet, dégageront les problèmes et faiblesses des plans régionaux et de leur mise en œuvre, et proposeront des mesures correctrices.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait veiller à ce que la structure et la présentation des plans régionaux soient alignées sur le Plan mondial de navigation aérienne et appuient une approche de la planification fondée sur les performances.

2. Lorsqu'il détermine l'urgence d'une révision des plans régionaux, le Conseil devrait tenir compte des délais nécessaires aux États membres pour prendre des dispositions en vue de la mise en œuvre des installations et services additionnels éventuellement requis.

3. Le Conseil devrait veiller à ce que les dates de mise en œuvre des plans régionaux impliquant l'acquisition de types d'équipements nouveaux soient fixées compte tenu de la possibilité pratique de se procurer l'équipement nécessaire.

4. Le Conseil devrait veiller à ce que des plans régionaux fondés sur le web soient élaborés, avec les outils de planification d'appui, afin d'améliorer l'efficacité et d'accélérer le cycle des amendements.

5. Le Conseil devrait faire appel aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) qu'il a mis sur pied dans les régions pour aider à tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

### **APPENDICE F**

#### **Réunions régionales de navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les réunions régionales de navigation aérienne constituent un moyen important de détermination des installations et services que les États membres devraient mettre en œuvre, conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant que ces réunions exigent des efforts et des dépenses considérables de la part des États membres et de l'OACI,*

*Considérant qu'il est nécessaire de s'assurer que ces réunions donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États membres ou à l'OACI,*

*Considérant que la planification régionale de la navigation aérienne est normalement réalisée par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG),*

*Décide :*

1. que des réunions régionales de navigation aérienne ne seront convoquées que pour s'occuper de questions qui ne peuvent être réglées de façon satisfaisante par les PIRG ;
2. que les décisions relatives à la convocation et à l'ordre du jour de ces réunions seront fondées sur des cas précis d'insuffisance existante ou prévisible des plans régionaux des régions correspondantes ;
3. que la zone géographique à examiner, compte tenu des opérations de transport aérien international et de l'aviation générale internationale existantes et prévues, les domaines techniques à traiter et les langues à utiliser seront fixés pour chaque réunion ;
4. que le type d'organisation le mieux approprié pour traiter les questions de l'ordre du jour et pour assurer une coordination efficace entre les divers organes de la réunion sera adopté pour chacune de ces réunions ;
5. que des réunions de portée restreinte sur le plan technique et/ou géographique seront convoquées lorsque des problèmes d'espèce, surtout ceux qui doivent être résolus d'urgence, nécessitent un examen ou lorsque la convocation de telles réunions réduira la fréquence des réunions régionales générales de navigation aérienne.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États membres situés dans cette région à agir, individuellement ou collectivement, en tant qu'hôtes de la réunion.
2. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être diffusés électroniquement, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture.
3. Le Conseil devrait s'assurer que des indications suffisantes sont mises à la disposition des réunions régionales de navigation aérienne au sujet des questions d'exploitation et de technique qui figurent à l'ordre du jour.
4. Chaque État membre participant devrait, avant une réunion, s'informer des projets d'exploitation de ses entreprises de transport aérien et de son aviation générale internationale, ainsi que du trafic prévu des autres aéronefs immatriculés sur son territoire et de l'ensemble des besoins de ces différentes catégories d'aviation en matière d'installations et de services.

5. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait encourager l'établissement pour et par les réunions régionales de navigation aérienne de critères de planification à jour qui viseraient à garantir que les plans régionaux répondent aux besoins de l'exploitation et sont justifiés sur le plan économique.

6. Le Conseil devrait élaborer et tenir à jour des directives précises et détaillées pour l'examen des questions de mise en œuvre lors des réunions de navigation aérienne.

## APPENDICE G

### Délimitation des espaces aériens ATS

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention oblige un État membre à déterminer les portions de l'espace aérien situées au-dessus de son territoire à l'intérieur desquelles des services de la circulation aérienne seront assurés et, cela fait, à prendre des dispositions pour que des services soient établis et assurés,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention prévoit aussi qu'un État membre peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'assurer les services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire,

*Considérant* que les efforts de coopération entre les États membres pourraient conduire à une gestion plus efficace du trafic aérien,

*Considérant* que l'État déléguant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réservé le droit de dénoncer à tout moment tout accord de ce genre,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

*Décide*, en ce qui concerne les plans régionaux de navigation aérienne,

1. que les limites des espaces aériens ATS, qu'ils soient situés au-dessus des territoires des États ou au-dessus de la haute mer, seront fixées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité et l'économie tant pour les fournisseurs que pour les usagers de ces services ;

2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ;

3. que, si des espaces aériens ATS doivent s'étendre au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États, ou de parties de ces territoires, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés, vu la nécessité de mettre en place et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon rentable, et la nécessité d'une gestion plus efficace de l'espace aérien, en particulier l'espace aérien supérieur ;

4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État délégant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;

5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

et *déclare* en outre :

6. que tout État membre qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

7. que, si le Conseil approuve des accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture, par un État, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, cela n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur l'espace aérien considéré.

### **Règles pratiques**

1. Les États membres devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'OACI.

2. Les États membres devraient envisager, si besoin est, d'établir conjointement une seule autorité des services de circulation aérienne dans les espaces aériens ATS s'étendant au-dessus des territoires de deux États ou plus ou au-dessus de la haute mer.

3. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin qu'il soit possible, en cas d'impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer, de mettre en œuvre avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

### **APPENDICE H**

#### **Fourniture des services de recherches et de sauvetage**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, conformément à l'article 25 de la Convention, chaque État membre s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention contient des spécifications relatives à la création et à la fourniture de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur des territoires des États membres ainsi que dans les zones situées au-dessus de la haute mer,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention recommande de faire coïncider autant que possible les régions de recherches et de sauvetage avec les régions d'information de vol correspondantes et les régions établies au-dessus de la haute mer avec les régions de recherches et de sauvetage maritimes,

*Considérant* que l'article 69 de la Convention stipule que, si le Conseil estime que les services de navigation aérienne d'un État membre ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet,

*Considérant* que les services de navigation aérienne visés à l'article 69 de la Convention comprennent, entre autres, les services de recherches et de sauvetage,

*Décide* :

1. que les régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront délimitées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité au moindre coût global ;
2. que les États doivent assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;
3. que si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;
4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;
5. que toute délégation de responsabilité par un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions techniques et opérationnelles nécessaires à la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région considérée ;

6. qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet ;

et *déclare* en outre :

7. que tout État membre qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

8. que l'approbation par le Conseil d'accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture par un État de services de recherches et de sauvetage dans les régions situées au-dessus de la haute mer n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur la région considérée.

### Règles pratiques

1. Les États membres devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'OACI, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui ne peuvent, faute de moyens, assurer la couverture aérienne des régions de recherches et de sauvetage dont ils ont la charge, à demander l'assistance d'autres États pour remédier à la situation et à négocier des accords avec les États appropriés en ce qui concerne l'assistance à apporter au cours des opérations de recherches et de sauvetage.

## APPENDICE I

### Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'espace aérien est une ressource commune à l'aviation civile et à l'aviation militaire, et étant donné que nombre d'installations et services de navigation aérienne sont fournis et utilisés par l'aviation civile et l'aviation militaire,

*Considérant* que le Préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que les signataires sont « convenus de certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique »,

*Considérant* qu'aux termes de son article 3, alinéa a), « La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État » et qu'aux termes de son article 3, alinéa d), les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État,

*Reconnaissant* que le trafic aérien civil croissant et le trafic aérien militaire axé sur la mission tireraient grandement avantage d'une utilisation plus souple de l'espace aérien utilisé à des fins militaires et que des solutions satisfaisantes au problème d'un accès concerté à l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

*Considérant* que l'utilisation souple de l'espace aérien par le trafic aérien civil et militaire peut être considérée comme le but ultime, l'amélioration de la coordination et de la coopération civilo-militaires offre une méthode immédiate de gestion plus efficace de l'espace aérien,

*Rappelant* que le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI prévoit que tout l'espace aérien devrait être une ressource utilisable, que toute restriction de l'utilisation de tout volume particulier de l'espace aérien devrait être considérée comme temporaire et que tout l'espace aérien devrait être géré avec souplesse,

*Décide* :

1. que l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile et à répondre aux besoins de la circulation aérienne militaire ;
2. que les règlements et procédures établis par les États membres pour régir les vols de leurs aéronefs d'État au-dessus de la haute mer devront garantir que ces vols ne compromettent pas la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale et que, dans la mesure du possible, ces vols devront être effectués conformément aux règles de l'air figurant dans l'Annexe 2 ;
3. que le Secrétaire général fournira des directives sur les meilleures pratiques en matière de coordination et de coopération civilo-militaires ;
4. que les États membres pourront inclure s'il y a lieu des représentants des autorités militaires dans leurs délégations aux réunions de l'OACI ;
5. que l'OACI sert de tribune internationale jouant un rôle dans la facilitation d'une coopération et d'une collaboration civilo-militaires améliorées ainsi que dans la communication des meilleures pratiques, et pour assurer les activités de suivi nécessaires qui tirent parti du succès du Forum de gestion du trafic aérien mondial sur la coopération civile/militaire (2009), avec l'appui des partenaires civilo militaires.

### **Règles pratiques**

1. Les États membres devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination et la coopération entre leurs services de la circulation aérienne civile et militaire afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés au § 1 du dispositif.
2. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du § 2 du dispositif, l'État intéressé devrait étudier la question en liaison avec tous les États chargés d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans la région considérée.
3. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination et de la coopération de l'utilisation de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire figure, s'il y a lieu, à l'ordre

du jour des réunions à l'échelon division et des réunions régionales conformément aux § 3, 4 et 5 du dispositif ci-dessus.

## APPENDICE J

### Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

*L'Assemblée,*

*Considérant* que des améliorations majeures des caractéristiques physiques des aérodromes sont nécessaires en de nombreux emplacements,

*Considérant* que dans certains cas ces améliorations entraîneront des dépenses considérables et qu'il serait inopportun de prévoir de tels travaux sans tenir compte de l'évolution ultérieure,

*Considérant* que les États et les autorités aéroportuaires continueront à avoir besoin de connaître les tendances générales que les générations suivantes d'avions entraîneront très probablement pour les spécifications relatives aux aérodromes,

*Considérant* que de nombreux problèmes graves pourraient être évités si les spécifications d'utilisation des nouveaux avions étaient de nature à permettre d'exploiter ces avions économiquement sans imposer de nouvelles exigences en ce qui concerne les caractéristiques physiques des aérodromes,

*Considérant* que l'exploitation d'aérodromes présente de nombreux avantages, mais qu'à certains emplacements les facteurs environnementaux ont imposé des restrictions à l'exploitation des avions, et qu'étant donné les problèmes de capacité qui se posent dans le monde entier, il faudrait tenir compte de la mise en service de nouveaux aéronefs moins bruyants,

*Considérant* que malgré la tendance croissante à l'exploitation des aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome n'en reste pas moins entière,

*Considérant* que la certification des aérodromes est un moyen essentiel pour assurer la sécurité et améliorer l'efficience, et que les résultats des audits du Programme universel (OACI) d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) indiquent que le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodromes, notamment les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), n'est pas encore optimal,

*Décide :*

1. que l'OACI devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement et avec le minimum de perturbations pour l'environnement à partir des aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États devraient prendre les mesures nécessaires, notamment l'allocation de ressources adéquates, afin d'améliorer le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodromes, y compris les SGS dans les aérodromes ;

4. que les États devraient mettre davantage l'accent sur la gestion de l'exploitation des aérodromes, une haute priorité étant accordée à la sécurité des pistes.

### **Règles pratiques**

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au § 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité et d'efficience, le Conseil devrait :

- a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
- b) mettre au point des procédures pour la gestion de l'exploitation des aérodromes ;
- c) tenir les États membres au courant de l'évolution de la situation.

2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au § 2 du dispositif.

### **APPENDICE K**

#### **Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que des conditions d'emploi qui ne sont pas en rapport avec les qualifications et les fonctions du personnel des services aéronautiques au sol constituent une cause majeure des difficultés éprouvées pour recruter du personnel bien qualifié et garder ce personnel, une fois sa formation terminée,

*Considérant* que ces difficultés empêchent une mise en application satisfaisante des plans régionaux, des SARP et des PANS,

*Décide* que les États devraient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les conditions d'emploi du personnel des services aéronautiques au sol soient en rapport avec les qualifications exigées et avec les fonctions remplies par ce personnel.

### **APPENDICE L**

#### **Participation des États aux travaux techniques de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la participation technique des États membres est indispensable pour faire avancer de façon satisfaisante les travaux techniques de l'OACI,

*Considérant* qu'il se révèle de temps à autre difficile d'obtenir une participation prompte et satisfaisante des États membres aux travaux techniques de l'OACI,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'obtenir de cette participation le maximum de résultats, sans imposer de charges inutiles aux États membres et à l'OACI,

*Décide* que les États membres devront apporter une participation technique efficace aux travaux techniques de l'OACI.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États membres aux travaux techniques de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'OACI et les États membres.
2. Chaque État membre devrait, dans la mesure où il jugera être à même de le faire :
  - a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;
  - b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne soit des propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;
  - c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
  - d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'OACI ;
  - e) aider l'OACI dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

### **APPENDICE M**

#### **Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il continue d'être nécessaire d'apporter une assistance efficace aux États membres dans la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS,

*Considérant* qu'il importe d'employer efficacement le secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux pour apporter une assistance aux États membres dans leurs problèmes de mise en application,

*Considérant* qu'il importe que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux, pour la bonne exécution de leur tâche, soient en mesure de conserver leur compétence technique et soient tenus bien au courant des derniers progrès dans leur spécialité particulière,

*Décide :*

1. que les ressources du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devront être efficacement déployées afin d'apporter la meilleure assistance possible aux États membres dans la solution de leurs problèmes relatifs aux activités de surveillance continue et à la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS ;
2. que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de conserver leur compétence technique et de se tenir bien au courant des derniers développements techniques.

### **Règles pratiques**

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États membres pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.
2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.
3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à certaines réunions techniques, en visitant des organisations de recherche et développement, en assistant à des essais d'application, et en évaluant du matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'OACI et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

### **APPENDICE N**

#### **Coopération entre États membres dans les enquêtes sur les accidents d'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant qu'il incombe à l'État d'occurrence d'ouvrir une enquête sur les circonstances d'un accident, conformément à l'article 26 de la Convention,*

*Considérant que, du fait du perfectionnement et de la complexité croissante des avions modernes, la conduite d'une enquête sur un accident peut exiger la participation d'experts spécialisés dans un grand nombre de domaines techniques et opérationnels particuliers et l'accès à des installations spécialement équipées pour les enquêtes,*

*Considérant que de nombreux États membres ne disposent ni des experts techniques et opérationnels ni des installations appropriées visées ci-dessus,*

*Considérant* qu'il est indispensable pour la sécurité des vols et la prévention des accidents que ceux-ci fassent l'objet d'enquêtes et de rapports minutieux, et qu'il ne faudrait pas que des considérations de coûts nuisent à l'efficacité des enquêtes,

*Considérant* que le coût de la récupération des épaves et des enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation risque de grever lourdement les ressources de l'Etat d'occurrence,

Ayant présente à l'esprit la publication du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI ;

*Décide* de recommander que les États membres coopèrent aux enquêtes sur les accidents d'aviation, en particulier sur les accidents qui sont d'une nature telle que lesdites enquêtes exigent des experts et des installations techniques d'un haut niveau de spécialisation et que, à cette fin, dans la mesure du possible, et entre autres mesures, les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents :

- a) fournissent, à la demande d'autres États membres, l'assistance d'experts et les installations requises pour les enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ;
- b) permettent aux États membres qui souhaitent acquérir de l'expérience dans ce domaine d'assister à des enquêtes relatives à des accidents d'aviation, afin de favoriser le développement des connaissances en matière d'enquête.

### **Règles pratiques**

1. Les États membres sont encouragés à appuyer l'organisation d'ateliers régionaux concernant les enquêtes sur les accidents en vue d'échanger des renseignements sur la législation et les procédures de chaque État en matière d'enquête, sur le partage des connaissances et de l'expertise en gestion et techniques d'enquête, sur la disponibilité d'experts et d'installations et sur les pratiques visant à résoudre les difficultés éprouvées au cours des enquêtes.

2. Les États membres devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.

3. Les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents sont encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR PLUS qui dispense une formation fondée sur la compétence normalisée sur le plan international.

4. Les États membres sont encouragés à se reporter au modèle de Protocole d'accord élaboré par l'OACI en 2007 à l'intention des États, pour encourager une coopération mutuelle durant les enquêtes sur des accidents ou des incidents graves d'aviation. Le modèle de Protocole d'accord est affiché sur le site web public de l'OACI.

5. Les États membres sont encouragés à prendre connaissance, si besoin est, du *Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents* (Doc 9946) de l'OACI qui donne des orientations sur la manière d'établir et de gérer un système régional d'enquête sur les accidents et incidents dans une région ou une sous-région.

## APPENDICE O

### Performances humaines

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'au nombre des buts et objectifs que lui assigne la Convention de Chicago, l'OACI doit contribuer au développement du transport aérien international « de manière à [...] promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale »,

*Considérant* que l'on sait que les performances humaines, en tant qu'elles sont influencées par les capacités et contraintes physiologiques et cognitives, contribuent sensiblement aux résultats d'ensemble en matière de sécurité de l'aviation,

*Considérant* que l'on sait que les bénéfices en matière de sécurité et d'efficacité associés aux nouveaux systèmes, technologies et procédures ne peuvent être réalisés que lorsqu'ils sont conçus pour renforcer les performances des individus qui utilisent ces derniers,

*Considérant* que l'on sait que la mise en œuvre des systèmes futurs de l'aviation entraînera des changements dans le rôle des professionnels de l'aviation qui devront travailler dans des équipes pluridisciplinaires afin d'appuyer une prise de décision collaborative,

*Décide que :*

1. Les États membres veillent à l'insertion de considérations sur les performances humaines dans la planification, la conception et la mise en œuvre des nouveaux systèmes, processus et technologies, dans le cadre d'une approche de gestion de la sécurité ;
2. Les États membres encouragent et facilitent l'insertion d'éléments relatifs aux performances humaines dans les programmes de formation basés sur les compétences tout au long de la carrière d'un professionnel ;
3. Les États membres incluent des stratégies qui favorisent des performances opérationnelles sûres, cohérentes, efficaces et efficientes de l'individu et dans les équipes d'individus aux fins des priorités en matière de sécurité.

### A40-5 : Mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre

*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 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 sous la direction de l'OACI des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes,

*Reconnaissant* que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) servent de forums de coopération régionaux qui fixent les priorités régionales et élaborent et tiennent à jour les plans régionaux de navigation aérienne et les programmes de travaux connexes en fonction du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) et des dispositions applicables de l'OACI,

*Reconnaissant* que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) servent de forums de coopération régionaux qui fixent les priorités régionales et élaborent et tiennent à jour les plans régionaux de sécurité de l'aviation et les programmes de travaux connexes en fonction du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et des dispositions applicables de l'OACI, en intégrant les efforts mondiaux, régionaux, sous-régionaux, nationaux et ceux de l'industrie visant à poursuivre le renforcement de la sécurité de l'aviation dans le monde,

*Reconnaissant* que la tenue de réunions régulières des PIRG et des RASG permet de mettre en commun et de constater les progrès régionaux en matière de planification et de mise en œuvre,

1. *Prend note* des mandats révisés et harmonisés des PIRG et des RASG pour soutenir davantage la mise en œuvre et la mise à jour du GANP et du GASP ;
2. *Décide* que l'OACI soutiendra les PIRG et les RASG dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation concernés ;
3. *Prie instamment* les États membres, les organisations régionales et internationales, les fournisseurs de services et l'industrie de participer aux travaux des PIRG et des RASG et de leurs organes auxiliaires respectifs afin, notamment, de garantir l'élaboration et la mise en œuvre continues et cohérentes des plans régionaux de navigation aérienne et des plans régionaux de sécurité de l'aviation ;
4. *Prie instamment* les États membres de faire preuve de la volonté politique nécessaire pour prendre les mesures correctrices visant à remédier aux préoccupations de sécurité et aux carences en matière de navigation aérienne détectées par le processus de planification régionale de l'OACI ;
5. *Prie instamment* les États membres, les organisations régionales et internationales, les fournisseurs de services et l'industrie d'agir comme des partenaires des PIRG et des RASG, et de reconnaître que leur engagement commun est essentiel à l'amélioration de la mise en œuvre des plans régionaux et de la sécurité dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil d'étudier les difficultés de mise en œuvre rencontrées par les régions, qui sont signalées par les PIRG et les RASG, et de rendre compte à l'Assemblée, si besoin est, des mesures prises pour améliorer davantage les mécanismes régionaux de planification et de mise en œuvre ;
7. *Charge* le Conseil de veiller à ce que les PIRG et les RASG rendent annuellement compte des progrès de mise en œuvre et des difficultés rencontrées.

**A40-6 : 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 préoccupations significatives de sécurité (SSC),

*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 le soutien 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 plateformes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs SSC ainsi que pour remédier à 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,

*Rappelant* que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) (2018) a recommandé que l'OACI poursuive le développement du GASOS pour renforcer les RSOO et améliorer l'efficacité et l'efficience de leur appui aux États, tout en cherchant des solutions aux questions concernant la responsabilité, la gouvernance, l'analyse coûts-avantages et les autres préoccupations soulevées par la Conférence,

*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 SSC, 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 SSC ;
2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale, y compris le renforcement des RSOO et des RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour remédier aux SSC et aux 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 d'appuyer la mise en œuvre et la poursuite du développement du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) en ce qui concerne les mesures nécessaires pour renforcer, évaluer et soutenir les RSOO ou les RAIO afin de leur permettre d'aider les États

membres à accomplir certaines fonctions et activités de supervision de la sécurité, d'enquêtes sur les accidents et incidents et de gestion de la sécurité, tout en veillant à que ces États continuent de s'acquitter leurs obligations et de leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago ;

5. *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 ;

6. *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 RSOO et les RASG ;

7. *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 ;

8. *Prie instamment* les États membres d'accorder la plus haute priorité à la résolution des SSC afin d'assurer qu'il n'y a pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI sont respectées ;

9. *Prie instamment* les États membres d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant ; et de fournir, en outre, l'assistance (financière ou autre) afin d'assurer la continuité et la durabilité ;

10. *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 ;

11. *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 en leur fournissant des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de SSC recensées et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;

12. *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 ;

13. *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 RSOO ;

14. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les SSC 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 ;
15. *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 ;
16. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A39-14.

#### **A40-7 : Nouveaux acteurs**

*L’Assemblée,*

*Considérant* que le Préambule à la Convention relative à l’aviation civile internationale stipule que les signataires sont « convenus de certains principes et arrangements afin que l’aviation civile internationale puisse se développer d’une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l’égalité des chances et exploités d’une manière saine et économique »,

*Considérant* que l’Annexe 11 à la Convention oblige un État membre à déterminer les portions de l’espace aérien situées au-dessus de son territoire à l’intérieur desquelles des services de la circulation aérienne seront assurés et à prendre ensuite des dispositions pour que ces services soient établis et assurés,

*Reconnaissant* que, pour les besoins de la présente Résolution, le terme « nouveaux acteurs » désigne des opérations dans l’espace aérien supérieur et des opérations de gestion du trafic de systèmes d’aéronef non habité (UAS) (UTM),

*Reconnaissant* qu’il existe un besoin grandissant de faciliter, dans un cadre mondial harmonisé, les activités des nouveaux acteurs et que les types de véhicules qui composeront en principe ce nouveau groupe d’usagers de l’espace aérien présentent des performances très différentes,

*Reconnaissant* qu’il faudra peut-être amender ou élargir les dispositions existantes de l’OACI pour appuyer les activités des nouveaux acteurs,

*Reconnaissant* que des progrès importants ont été accomplis concernant la facilitation des activités des nouveaux acteurs dans le cadre d’initiatives régionales et nationales,

*Rappelant* que le concept opérationnel d’ATM mondiale de l’OACI prévoit que tout l’espace aérien devrait être une ressource utilisable, que toute restriction de l’utilisation d’un volume particulier de l’espace aérien devrait être considérée comme temporaire et que tout l’espace aérien devrait être géré avec souplesse,

1. *Charge* l’OACI d’examiner les normes et pratiques recommandées (SARP) relatives, entre autres, aux règles de l’air, aux services de la circulation aérienne, à la certification, à la délivrance des licences, à la responsabilité et à l’environnement, en vue de leur modification ou de leur élargissement, selon les besoins, afin de faciliter les activités des nouveaux acteurs dans un cadre mondial harmonisé, en tenant compte des cadres et pratiques régionaux ;

2. *Demande aux États membres de faire en sorte que leurs règlements et procédures régissant les activités des nouveaux acteurs ainsi que l'utilisation commune de certaines installations et de certains services par tous les usagers de l'espace aérien de façon à faciliter l'intégration de ces activités, sans compromettre la sécurité et la sûreté, et en tenant dûment compte des incidences sur l'environnement et, le cas échéant, en veillant à ce que ces nouvelles activités soient conformes aux règles de l'air énoncées dans l'Annexe 2 — Règles de l'air ;*
3. *Demande aux États Membres de s'assurer que l'utilisation commune de l'espace aérien et de certaines installations et certains services par tous les usagers n'aura pas d'incidences disproportionnées sur la régularité, la protection environnementale et l'efficacité des vols civils et militaires ;*
4. *Reconnaît le rôle de l'OACI en tant qu'instance internationale pour faciliter une coopération et une collaboration améliorées et le partage des meilleures pratiques à l'appui des initiatives régionales, ainsi que pour mener les activités de suivi nécessaires à la poursuite de ces initiatives, en encourageant les nouveaux acteurs, les États, les parties prenantes actuelles de l'aviation et la communauté spatiale à intensifier leur dialogue.*

**A40-8 : Dispositions de portée mondiale pour la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant que la Résolution A39-25 de l'Assemblée a chargé le Secrétaire général de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral (PDSL) et des petits États insulaires en développement (PIED), 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,*

*Reconnaissant la nécessité d'appuyer les États par des dispositions de portée mondiale concernant les régions uniquement accessible par hydravion afin d'améliorer la sécurité et d'encourager le développement d'un vigoureux secteur de l'aviation civile à même de favoriser et de maintenir le progrès économique et social, par exemple, en misant sur le tourisme responsable, qui constitue un important moteur économique,*

*Considérant la nécessité de produire des dispositions de portée mondiale axées expressément sur la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes nécessaires pour assurer à tous les États membres les services de transport aérien sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin,*

*Demande au Conseil, dans le cadre du budget actuel et en priorité, de réexaminer les SARP existantes relatives aux aérodromes et d'élaborer des normes et pratiques recommandées spécifiques, dans les Annexes appropriées à la Convention, afin de répondre aux exigences en matière de conception, de certification, de gestion, de sécurité et de notification pour l'exploitation des hydroaérodromes.*

**A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI 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 présente une importance fondamentale pour le développement durable des économies des États en promouvant et en facilitant le tourisme et le commerce,

*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 de politiques de transport aérien et d'orientations connexes, en accord avec l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB), que sur l'établissement de normes dans le cadre de cet objectif stratégique,

*Considérant* que les orientations élaborées par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre son Objectif stratégique – *Développement économique du transport aérien* 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 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — Imposition

Appendice C — Économie des aéroports et des 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 seconder l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon complète et rapide les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses travaux concernant le transport aérien ;
4. *Prie instamment* les États membres, dans leurs fonctions de réglementation, de tenir compte de la politique et des éléments indicatifs établis par l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui figurent dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation VI économique du transport aérien international* ;
5. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement de l'infrastructure et de la capacité de l'aviation à la hauteur du niveau de croissance prévu du trafic et en particulier dans les pays en développement ;
6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il le juge dans l'intérêt des travaux 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, conformément au Doc 9482, *Instructions pour les groupes d'experts du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite* ;
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 orientations 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, ainsi que 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 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 de base sur lesquels ils sont fondés ;
12. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A39-15.

## 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 pour son développement futur,

*Considérant* que l'action multilatérale visant à libéraliser le transport aérien international, en particulier l'échange le plus large possible des droits commerciaux, notamment des droits de trafic, sur une base multilatérale, reste l'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, incluant des exemples de clauses et des modèles d'accord sur les services aériens,

*Considérant* qu'il est nécessaire de renforcer plus avant la compréhension des enjeux et des avantages liés à la libéralisation de l'accès aux marchés, tant du point de vue des services de passagers que des services de fret,

*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 que le respect universel de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999), de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap) et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, et d'autres instruments de l'OACI régissant le transport par voie aérienne 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 des politiques et des réglementations nationales ou régionales 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, notamment le principe consistant à accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;*
3. *Prie instamment les États membres de s'abstenir d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales propres à nuire au développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international, et de veiller à ce que des politiques et des législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans tenir dûment compte de ses caractéristiques particulières ;*
4. *Prie instamment les États membres qui ne sont pas encore parties à l'ATSAI, à la Convention de Montréal de 1999, à la Convention du Cap et son Protocole 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 services de fret aérien, notamment ceux qui favorisent le commerce électronique ;*
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, ainsi que 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 de l'OACI sur la protection des consommateurs dans les politiques et les pratiques réglementaires et opérationnelles,*

notamment en cas de perturbations majeures touchant l'aviation, et de tenir l'OACI informée des expériences acquises ou des problèmes rencontrés dans leur application ;

10. *Demande* au Conseil d'appuyer fermement l'échange de points de vue et de bonnes pratiques sur l'application des principes de base de l'OACI pour la protection des consommateurs étant donné que cet effort pourrait contribuer à promouvoir une compatibilité entre les régimes nationaux ou régionaux, compte tenu des besoins de souplesse des États vu leurs caractéristiques sociales, politiques et économiques ;

11. *Encourage* les États membres à continuer de 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 ;

12. *Demande* au Conseil d'entreprendre des travaux supplémentaires pour mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation, et des obstacles à l'ouverture des marchés, de façon que l'on puisse étudier plus avant l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun ;

13. *Demande* au Conseil de continuer à renforcer le dialogue et l'échange d'informations entre les États membres et l'industrie, en tenant compte des objectifs de la *vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international*, concernant l'expérience et les réalisations passées des États, notamment les accords existants de libéralisation conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que l'applicabilité et la pertinence des traités multilatéraux de droit aérien existants, et des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ;

14. *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 des 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 ;

15. *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 du à 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 par 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,

*Considérant* que les délibérations au sein du Groupe d’experts sur la réglementation du transport aérien témoignent d’un large appui aux travaux en cours visant à élaborer un instrument multilatéral sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens,

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 d’une compagnie aérienne d’un ou de plusieurs autres États faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à cet autre ou ces autres États 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 de régler les préoccupations restantes afin de pouvoir avancer vers l’élaboration d’une Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, qui vise à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base multilatérale, conformément à la *vision à long terme de l’OACI pour la libéralisation du transport aérien international* ;

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 dans les arrangements réglementaires et concurrence**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que certaines contraintes économiques, financières et opérationnelles introduites unilatéralement au niveau national menacent la stabilité du transport aérien international et tendent à y créer des pratiques commerciales discriminatoires et injustes ; elles pourraient être incompatibles avec les principes fondamentaux de la Convention et avec le développement ordonné et harmonieux du transport aérien international,

*Considérant* que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour les États afin de 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 noter que la concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation des services de transport aérien international ;
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 suivant 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 les principes fondamentaux de concurrence loyale et équitable, de non-discrimination, de transparence, d'harmonisation, de compatibilité et de coopération énoncés dans la Convention et intégrés dans les politiques et les orientations de l'OACI ;
5. *Demande* au Conseil de créer 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 en matière de transport aérien international ;
6. *Demande* au Conseil de continuer de suivre l'évolution du domaine de la concurrence dans le transport aérien international et d'actualiser, lorsque c'est nécessaire, les politiques et les éléments d'orientation pertinents de l'OACI.

#### Section IV. Commerce des services

*L'Assemblée,*

*Considérant* que 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 des administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautique 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'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 techniques consommables, sur le revenu des entreprises de transport aérien international, ainsi que sur la vente ou l'utilisation de tels services, peut avoir un impact économique et concurrentiel négatif sur les opérations de transport aérien international,

*Considérant* que la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, énoncée dans le Doc 8632, 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 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 40-17, *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*),

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

1. *Prie instamment les États membres de suivre la Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* figurant dans le Doc 8632 et de s'abstenir 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 l'évolution de la situation et à actualiser ses politiques s'il y a lieu.*

## APPENDICE C

### Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

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

*L'Assemblée,*

Considérant que l'article 15 de la Convention établit la base pour l'application et la divulgation des redevances pour les aéroports et les services de navigation aérienne,

Considérant que la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, énoncée dans le Doc 9082, 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 recouvrir 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 A40-17 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 la Résolution A40-18 de l'Assemblée, *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 des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir,

*Considérant* que des États membres ont demandé à l'Organisation de fournir conseils et orientations destinés à encourager un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne, conformément aux politiques de l'OACI, tout en maintenant l'équilibre entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs de services d'aéroport et de services de navigation aérienne d'une part et ceux des autres usagers d'autre part,

*Considérant* que le Conseil a adopté des orientations de politique sur la ventilation des coûts du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour assurer le traitement équitable de tous les usagers susceptibles de tirer réellement parti des services GNSS,

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 énoncés à l'article 15 de la Convention et les politiques de l'OACI telles qu'elles figurent dans le Doc 9082, 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, afin d'en assurer le respect par les aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne ;
6. *Prie instamment* les États membres de veiller à mettre en œuvre la politique en vigueur de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et des fonctions de sûreté assurées par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne, figurant dans 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. *Prie instamment* les États membres de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services de navigation aérienne multinationaux et d'envisager de suivre les orientations de politique de l'OACI sur la ventilation des coûts du GNSS ;
8. *Demande* au Conseil de continuer à mettre à jour, si nécessaire, les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, en vue de contribuer à renforcer l'efficacité et à

améliorer le rapport coûts-avantages dans la prestation et l'exploitation des services d'aéroport et de navigation aérienne, ainsi qu'à assurer une solide coopération entre fournisseurs et usagers ;

9. *Demande* au Conseil de continuer de mettre à jour, si nécessaire, les orientations sur le financement de fonctions de supervision appropriées et sur l'imputation des coûts du GNSS, ainsi que de tenir compte du recouvrement des coûts liés à la prestation d'une assistance météorologique aéronautique (MET) à l'aviation civile internationale ;

10. *Demande* au Conseil de continuer de promouvoir les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, afin de mieux sensibiliser les États membres et leurs services d'aéroport et de navigation aérienne, et de renforcer leur mise en œuvre.

## **Section II. Gestion et financement de l'infrastructure d'aviation**

*L'Assemblée,*

*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* 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,

*Reconnaissant* la nécessité de consentir des investissements importants à long terme au développement et à la modernisation de l'infrastructure d'aviation de qualité, correspondant au niveau de croissance prévu du trafic, en incluant les besoins futurs des nouveaux arrivés,

*Considérant* que l'industrie de l'aviation a assumé une grande majorité des coûts de sa propre infrastructure, sans avoir été financée par des taxes, des investissements publics ou des subventions,

*Considérant* que le développement de l'infrastructure du transport aérien et du Plan mondial pour la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) exige des justifications par des études de rentabilité pour obtenir des fonds et financer la mise en œuvre,

*Rappelant* que la *Déclaration et le Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* ont été adoptés dans le cadre du Plan d'action de Lomé (2017-2019) de l'Union africaine au troisième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/3) tenu à Abuja (Nigéria) en novembre 2017,

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 d'établir une bonne gouvernance, par exemple en créant des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices, d'adopter une démarche fondée sur les données, et assurer la coopération et la prise de décisions compatibles entre les services de transport et les autres ministères aux portefeuilles connexes, afin de créer un élan solide qui encouragera les investissements dans l'infrastructure aéronautique ;
4. *Prie instamment* les États membres de mettre sur pied des programmes et des plans nationaux et/ou régionaux d'infrastructure aéronautique, qui seront alignés et intégrés au développement équilibré approprié des modes de transport, liés aux stratégies et cadres nationaux et/ou régionaux de développement, tout en s'harmonisant au cadre économique et financier international ;
5. *Encourage* les États membres à établir un environnement d'investissement transparent, stable et prévisible afin d'appuyer le développement d'infrastructures aéronautiques, par exemple en attirant la participation d'acteurs intéressés, en diversifiant les sources d'investissement et en rehaussant le rôle du secteur privé, en encourageant notamment les investissements privés, les réformes commerciales, les initiatives de financement privées, le partenariat public-privé et autres mesures d'incitation ;
6. *Demande* au Conseil de continuer à établir et à mettre à jour, si nécessaire, des orientations et des outils de financement pour le développement et la modernisation d'infrastructures aéronautiques de qualité, sous forme notamment de mécanismes à l'appui d'améliorations opérationnelles décrites dans les modules ASBU ;
7. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir et à appuyer les activités de suivi pertinentes afin de mettre en œuvre la *Déclaration et le Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* dans le cadre des arrangements existants, en particulier le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI).

## 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 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 aussi 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 d'en rendre compte,

*Considérant* que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à recueillir des données et des statistiques pertinentes et à les analyser 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 pour 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 de les utiliser comme outil important pour la croissance sûre et ordonnée de services de l'aviation civile internationale exploités de manière saine et économique,

*Reconnaissant* que l'analytique de données sur l'aviation connaît des transformations avec une vitesse et une quantité croissantes de données et de nouvelles techniques d'analyse en pleine évolution,

*Reconnaissant* que l'OACI a poursuivi ses efforts pour rendre les processus ayant trait aux données et aux statistiques sur l'aviation efficaces et efficaces grâce à l'élaboration d'un ensemble d'outils électroniques et à l'établissement de connaissances spécialisées sur les technologies émergentes pour tenir compte des mégadonnées potentielles, afin de 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 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 ;

3. *Demande* au Conseil, en faisant appel s'il y a lieu à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les données et les statistiques, notamment les mégadonnées, recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États membres, d'établir les paramètres nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, et d'améliorer l'uniformité des données et des statistiques, ainsi que le fond 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, incluant s'il y a lieu des mégadonnées ;

- b) de prendre des dispositions, sur une base appropriée, pour qu'une assistance soit apportée sur demande aux États membres par l'OACI, afin d'améliorer les données et les statistiques sur l'aviation civile, leur analyse et les comptes rendus statistiques à l'Organisation ;
- c) de continuer à recueillir, à traiter et à analyser les données d'aviation, notamment les mégadonnées, tout en assurant 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 disséminer et de partager avec les États membres des données d'aviation présentant un intérêt commun dans le transport aérien, 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 économique 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 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 de continuer à 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 de renforcer l'exactitude des prévisions en améliorant les méthodes de prévision et en recourant aux mégadonnées.

#### 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* le manque critique d'informations économiques fiables 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 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 poursuivre l'élaboration du cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) et de valider le rapprochement de différentes données pour mesurer les incidences directes de l'aviation sur l'économie nationale conformément au Système de comptabilité nationale, 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 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 influer 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 mesurer les incidences indirectes et secondaires de l'activité aéronautique sur l'économie nationale, ainsi que des orientations sur les bilans de rentabilité, les analyses coûts-avantages, les analyses de l'impact économique et les analyses coût-efficacité pour répondre aux besoins de l'Organisation, des groupes régionaux de planification de la navigation aérienne, et à d'autres activités de l'Organisation ;
4. *Demande* au Conseil de suivre l'évolution de la situation, 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 un élément intégral du transport aérien international qui est de plus en plus affecté par le cybercommerce,

1. *Prie instamment* les États membres de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'ils formulent une politique 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.*

#### **A40-10 : 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,*

*Reconnaissant la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et solutions en matière de cybersécurité, et notant que les cyberrisques peuvent simultanément toucher une vaste gamme de domaines et s'étendre rapidement,*

*Réaffirmant les obligations qu'impose la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) de garantir la sécurité, la sûreté et la continuité de l'aviation civile,*

*Considérant que la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) renforcent le cadre juridique mondial visant à considérer les cyberattaques contre l'aviation civile internationale comme des crimes, et qu'en conséquence la ratification à grande échelle de ces instruments par les États découragerait et punirait de telles attaques où qu'elles se produisent,*

*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* le travail accompli par le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité, qui a grandement contribué au format de la stratégie de sécurité et aux caractéristiques de sûreté de la cybersécurité,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire d'harmoniser la cybersécurité dans l'aviation aux échelons mondial, régional et national afin de promouvoir une cohérence mondiale et d'assurer la pleine interopérabilité des mesures de protection et des systèmes de gestion du risque,

*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,

1. *Prie* instamment les États membres et l'OACI de promouvoir l'adoption et la mise en œuvre universelles de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et du *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) comme moyen de viser les cyberattaques dirigées contre l'aviation civile ;

2. *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) mettre en œuvre la stratégie de sécurité ;
- b) 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 ;
- c) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité dans l'aviation civile ;
- d) 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 ;
- e) 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 ;
- f) 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 ;
- g) 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 ;
- h) encourager une solide culture générale de cybersécurité dans les organismes nationaux et dans l'ensemble du secteur de l'aviation ;

- 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.

3. *Charge le Secrétaire général :*

- a) d'élaborer un plan d'action pour appuyer les États et l'industrie dans l'adoption de la stratégie de cybersécurité ;
- b) de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité soient examinées et coordonnées de façon transversale au moyen des mécanismes appropriés dans l'esprit de la stratégie.

**A40-11 : 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 permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation 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 A39-18, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation,

*Considérant* qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation qui figure dans la Résolution A39-18, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 40<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 sûreté de l'aviation, telle qu'elle existe à la clôture de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A39-18.

## 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 nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes croissantes, 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 au 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* la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée en sa 37<sup>e</sup> session,

*Rappelant* les Communiqués conjoints publiés par les Conférences conjointes OACI-Organisation mondiale des douanes (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,

*Consciente* des résolutions 2309 (2016), 2395 (2017) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies relatives aux menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes,

*Reconnaissant* que des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASEP) ont abouti avec succès à l'adoption du Plan par le Conseil en novembre 2017,

*Reconnaissant* l'appui solide dont bénéficie le GASEP et les efforts continus consentis par les États afin de mettre en œuvre le Plan, depuis qu'il a été approuvé en vue de sa mise en œuvre,

*Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre et de la promotion, tant par l'OACI que par les États membres, de pratiques de sûreté à l'échelle mondiale basées sur le risque, appropriées et proportionnelles à la menace,*

*Consciente des feuilles de route régionales adoptées aux Conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en Égypte, au Panama, au Portugal et en Thaïlande entre 2017 et 2018,*

*Rappelant le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en novembre 2018, ainsi que les conclusions et les recommandations de la Conférence,*

*Rappelant l'importance pour les États de dresser un panorama exhaustif de la sûreté et d'autres disciplines de l'aviation et de maintenir une coordination efficace entre leurs différents organes afin de veiller à ce que toutes les informations utiles soient examinées et à ce que les conséquences de toute mesure sur les activités de l'aviation civile, notamment sur la sécurité de l'aviation, soient évaluées,*

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, notamment de toute attaque contre des aéroports civils par des missiles balistiques ou des drones et 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 et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;*
7. *Invite l'OACI et ses États membres à mettre en œuvre les résolutions 2309, 2395 et 2396 du Conseil de sécurité des Nations Unies, dans leurs domaines de compétence respectifs, et à assumer collectivement le rôle de chef de file mondial de l'OACI dans la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;*
8. *Reconnaissant le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, demande au Conseil d'assurer la durabilité à long terme du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le contexte du budget-programme ordinaire ;*

9. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation grâce à des contributions volontaires sous la forme de ressources humaines et financières, autres que celles prévues au budget du programme ordinaire ;

10. *Exprime sa gratitude* au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'avoir élaboré le GASeP dans les délais les plus brefs et de l'avoir présenté au Conseil pour approbation en consultation avec les États membres ;

11. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASeP lorsqu'il affinera le Plan, en s'assurant qu'il reflète des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation et qu'il est doté 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 ;

12. *Prie instamment* tous les États membres de participer activement aux efforts entrepris aux niveaux mondial et régional visant à réaliser les objectifs, les cibles et les priorités du GASeP 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)<sup>1</sup>, 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*

<sup>1</sup> La *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) est entrée en vigueur en 2018.

*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)<sup>2</sup> ;

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 complémentaires 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 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 d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités et en concluant des accords appropriés 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,

---

<sup>2</sup> 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), rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

*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 permettent de vérifier 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 repérer 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 les 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 effective 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 l'intégration d'une solide culture de la sûreté pour tous les personnels, tant dans des fonctions liées à la sûreté que dans des fonctions non liées à la sûreté, à tous les niveaux, est impérative pour le développement et la stabilité d'un environnement de sûreté efficace,

*Considérant* que des innovations en matière de technologie et de processus et une formation adaptée 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 qui soient fondées sur les risques, viables sur le plan opérationnel et proportionnelles à 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 se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;
2. *Prie instamment* le Conseil d'adopter des normes destinées à renforcer la lutte contre les menaces internes ;
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 ;
4. *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 ;
5. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté 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) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;
6. *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 ;
7. *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 ;
8. *Encourage* les États membres et les organisations de l'industrie à prendre des dispositions pratiques pour élaborer et organiser des campagnes visant à mettre en œuvre une culture de la sûreté et des programmes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté en vue de renforcer la lutte contre les menaces internes, et à mettre en œuvre ces programmes en partenariat avec toutes les parties prenantes dans l'environnement aéronautique ;
9. *Encourage* les États membres et les organisations de l'industrie qui investissent dans l'élaboration de stratégies de cybersécurité à poursuivre la mise au point d'une stratégie complète en matière de cybersécurité ainsi que des mécanismes de repérage et de gestion des risques, notamment le partage d'informations pertinentes relatives à la cybersécurité ;
10. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;

11. *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 les techniques de filtrage et d'inspection, la détection des explosifs, la détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, le filtrage et l'accréditation du personnel aéroportuaire, le développement des ressources humaines, et la 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 basées sur le risque, efficaces, efficientes, multicouches, 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) 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 en œuvre de manière efficace et durable des normes de sûreté solides ;
  - 3) en adoptant une approche exhaustive de la chaîne logistique pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, s'il y a lieu ;
  - 4) en mettant en place et en 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 logistiques 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 ;
- f) prendre en compte les éventuelles utilisations abusives des RPAS et appliquer des mesures de sûreté afin de prévenir leur utilisation dans des actes d'intervention illicite ;
- g) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et 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 ;

- h) contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aérogares, 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, dans la mesure du possible, de créer des vulnérabilités dues à des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aérogare ;
  - 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 ;
- i) assurer la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces ;
- j) faire face aux risques internes résultant de l'exploitation du personnel aéroportuaire et de leur accès privilégié aux zones réglementées et à des informations de sûreté sensibles.

12. *Appelle* les États membres à améliorer leur utilisation des mécanismes d'échange de renseignements, notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (PNR) 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 publiques ;

13. *Appelle* les États membres à appuyer les travaux de l'OACI portant sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une norme PNR, conformément à la Résolution 2396 du Conseil de sécurité des Nations Unies, et à y contribuer ;

14. *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 ;

15. *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 ;

16. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
- b) 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 ;

- c) de continuer d'appuyer les activités du 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 ;
- d) 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, conformes aux exigences de l'Annexe 17, 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 ;
- e) 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 ;

17. *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* de l'OACI (Doc 8973) et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs 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 ;

18. *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'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108), 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 ;

19. *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 ;

20. *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

### 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 A39-18, 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 normes de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à 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,

*Considérant* que les résultats de l'audit USAP-Méthode de surveillance continue (CMA) contribuent de manière considérable à la compréhension de l'état de la sûreté à l'échelle mondiale, de la région et de chaque État ; et que le GAsEP a recours aux données compilées de l'USAP-CMA pour évaluer la conformité des États aux niveaux de sûreté ciblés,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre effective des plans d'actions correctives 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* que la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2015,

*Rappelant* qu'à sa 39<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-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États à mettre en œuvre de manière durable leurs systèmes de sûreté de l'aviation, le respect des normes de l'OACI portant sur la sûreté et dans la mise en œuvre des plans d'actions correctives des États ;
4. *Prend note* des travaux exécutés par le Secrétariat de l'OACI, en consultation avec les États membres, afin d'examiner la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de mettre en œuvre des améliorations afin d'assurer une interprétation uniforme des normes de l'Annexe 17, de rendre plus opérationnelle l'orientation du programme USAP-CMA, en remédiant aux graves carences en temps utile, et en appliquant une approche fondée sur les risques à la hiérarchisation des audits, ce qui permet d'assurer l'efficacité des comptes rendus sur l'approche fondée sur les risques et axée sur les résultats en matière de conformité des États membres aux objectifs de sûreté pertinents ; et d'évaluer la mise en œuvre de ces améliorations ;
6. *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 ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
  - a) en signant le protocole d'entente concernant l'USAP-CMA ;
  - b) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
  - c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;
  - d) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
  - e) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
8. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses activités dans le budget-programme ordinaire dès que possible et dans la mesure du possible ;
9. *Prie instamment* tous les États membres de partager selon qu'il convient et conformément 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 ;
10. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

## APPENDICE E

### 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 mettre à profit l'influence dont jouit l'Organisation pour soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une assistance et un soutien techniques coordonnés aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté de l'aviation, notamment 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. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement – Sûreté soient consacrées dans leur totalité aux activités de ce Programme ;
4. *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 ;
5. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI à fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctrices 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 à faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et de cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
6. *Invite* les États membres à envisager aussi de demander l'aide d'autres organisations internationales et régionales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
7. *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 ;

8. *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 ;
9. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de contrôler et d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI et de rendre compte régulièrement de l'utilisation des ressources financières et en nature et des incidences mesurées de ces contributions ;
10. *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 ;
11. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les mallettes 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 ;
12. *Prie instamment* les États membres de contribuer aux initiatives de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI ;
13. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSAs) de l'OACI afin de garantir que les normes de formation soient maintenues et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;
14. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSAs de l'OACI pour la formation à la sûreté.

## APPENDICE F

### **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 l'accent mis 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 imminentées 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 G

### 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), le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (UNOCT), 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 Transitoires 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.

### **A40-12 : Déclaration sur la sûreté de l'aviation – Affirmer l'engagement mondial en faveur du renforcement de la mise en œuvre**

*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 depuis la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, notamment les sabotages du vol 7K9268 de Metrojet et du vol DA0159 de Daallo Airlines, survenus respectivement le 31 octobre 2015 et le 2 février 2016, et les attaques armées commises à l'aéroport de Bruxelles le 22 mars 2016 et à l'aéroport Ataturk d'Istanbul le 28 juin 2016 ; *reconnaissant* l'importance de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, adoptée le 22 septembre 2016, et de l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASEP), approuvé par le Conseil de l'OACI le 15 novembre 2017 ; et *notant* avec satisfaction

la tenue de conférences régionales sur la sûreté de l’aviation visant à promouvoir la mise en œuvre du GASeP, accueillies par l’Égypte, le Panama, le Portugal et la Thaïlande, ainsi que la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l’aviation tenue à Montréal en 2018, l’Assemblée *prie instamment* les États membres et les parties prenantes, par la présente, de prendre les mesures ci-dessous afin d’améliorer la sûreté et de renforcer la coopération internationale visant les menaces contre l’aviation civile :

- 1) redoubler d’efforts pour mettre en œuvre les Résolutions 2309, 2341, 2395, 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies en fonction des compétences correspondantes et affirmer le rôle de chef de file de l’OACI sur des questions touchant à la protection de l’aviation civile internationale contre les actes d’intervention illicite ;
- 2) mieux faire connaître les menaces et les risques qui pèsent sur l’aviation civile en assurant un échange d’informations entre les États et avec les parties prenantes, et en portant une attention constante à l’*État du contexte de risque mondial* (Doc 10108) de l’OACI ;
- 3) renforcer et promouvoir davantage l’élaboration, l’adoption et l’application effectives des normes et pratiques recommandées de l’OACI, en particulier celles de l’Annexe 17 — *Sûreté* ;
- 4) continuer d’élaborer et de partager des approches nouvelles et novatrices pour renforcer la sûreté de l’aviation et contrer les menaces et les risques courants et émergents ;
- 5) veiller à la mise en œuvre rapide de la Résolution A40-12/2 de l’Assemblée – *Cybersécurité dans l’aviation civile* ;
- 6) prendre des dispositions pratiques visant à promouvoir une culture de la sûreté et des programmes de sensibilisation à la sûreté, en partenariat avec toutes les parties prenantes du milieu aéronautique ;
- 7) encourager la coordination et la coopération efficaces entre le domaine de la sûreté de l’aviation et d’autres disciplines afin de veiller à ce que les questions de sûreté de l’aviation, de facilitation et de sécurité soient traitées selon une approche coordonnée et globale, de façon à garantir la solidité des systèmes aéronautiques nationaux et mondiaux ;
- 8) participer activement aux efforts mondiaux et régionaux destinés à réaliser pleinement les objectifs, les buts, et les cibles et priorités ambitieuses du GASeP aux niveaux national et régional, et communiquer à l’OACI des expériences et des enseignements tirés de la mise en œuvre de ces mesures ;
- 9) veiller à la mise en œuvre effective des dispositions de l’Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté ;
- 10) mettre en œuvre les obligations relatives à l’utilisation des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), dans le plein respect des droits de l’homme et des libertés fondamentales, conformément aux objectifs des Résolutions 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies ;
- 11) apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en matière de financement, de renforcement des capacités et d’accès aux technologies, qui soit durable et

- qui réponde efficacement aux menaces et aux risques qui pèsent sur l'aviation civile, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* ;
- 12) soutenir l'Organisation dans ses efforts visant à consolider davantage la coopération et la coordination avec d'autres organismes des Nations Unies afin de contribuer au renforcement des initiatives mondiales dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;
  - 13) au moyen d'une participation accrue et d'une mobilisation active, renforcer les capacités et les moyens de l'Organisation permettant de répondre efficacement aux menaces et aux risques qui pèsent sur la sûreté de l'aviation dans le monde, entre autres, en hiérarchisant les priorités touchant à la sûreté de l'aviation tant au siège que dans les bureaux régionaux ;
  - 14) appuyer les travaux des bureaux régionaux de l'Organisation afin de promouvoir le renforcement de la sûreté de l'aviation et la collaboration entre États membres et parties prenantes en la matière.

**A40-13 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA)**

*L'Assemblée,*

*Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale,*

*Considérant que l'article 37 de la Convention exige de chaque État contractant qu'il prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les pratiques, les procédures et l'organisation concernant toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne,*

*Considérant que la supervision de la sécurité, et la sécurité de l'aviation civile internationale en général, sont la responsabilité des États membres, tant collectivement qu'individuellement, et qu'elles dépendent également de la collaboration active de l'OACI, des États membres, de l'industrie et de toutes les autres parties prenantes à la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),*

*Considérant que la Conférence DGCA/06 a formulé des recommandations visant à ce que le public puisse accéder aux informations appropriées des audits de supervision de la sécurité et à ce qu'un mécanisme supplémentaire soit établi pour résoudre rapidement les préoccupations significatives de sécurité (SSC) détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI,*

*Considérant que la Conférence de haut niveau sur la sécurité de 2010 (HLSC 2010) a formulé des recommandations visant à ce que l'OACI élabore des critères pour la communication des SSC aux parties prenantes intéressées et évalue comment l'information sur les SSC pourrait être communiquée au public sous une forme qui lui permettrait de prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien,*

*Considérant que la Conférence HLSC de 2010 a formulé des recommandations pour que l'OACI conclue de nouveaux accords et amende les accords en vigueur concernant la communication des renseignements confidentiels sur la sécurité aux entités et organisations internationales 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,

*Considérant* que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a formulé des recommandations, que le Conseil a approuvées, pour continuer à faire évoluer la méthodologie, les processus et les outils de l'USOAP et faire en sorte que la surveillance continue des États reste solide, pertinente et à jour,

*Rappelant* qu'à sa 32<sup>e</sup> session ordinaire, l'Assemblée a décidé que soit créé un programme universel d'audits de supervision de la sécurité portant sur la réalisation par l'OACI d'audits de supervision de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés,

*Considérant* qu'à sa 39<sup>e</sup> session ordinaire, l'Assemblée est convenue que l'OACI établisse un groupe indépendant chargé de procéder à un examen structuré afin de déterminer les ajustements à apporter à l'USOAP CMA en vue de l'évolution et du renforcement du programme, en tenant compte de l'évolution de la stratégie de sécurité de l'OACI et des progrès des États dans la mise en œuvre de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, en particulier des dispositions concernant le PNS, et que le Conseil a approuvé avec certaines réserves les recommandations découlant de cet examen pour assurer l'évolution de l'USOAP CMA,

*Considérant* que la mise en œuvre de l'USOAP a été une réalisation majeure pour la sécurité de l'aviation qui répond avec succès au mandat confié par les Résolutions A32-11 et A35-6 et qui offre les moyens d'évaluer les capacités de supervision des États membres et de déterminer les domaines à améliorer,

*Rappelant* que la Résolution A33-8 a demandé au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USOAP en transférant graduellement l'ensemble de ses activités au Budget-Programme ordinaire,

*Rappelant* les objectifs de l'USOAP, qui vise à faire en sorte que les États membres s'acquittent comme il convient de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité,

*Reconnaissant* qu'il est essentiel que l'USOAP continue à couvrir toutes les dispositions liées à la sécurité qui figurent dans les Annexes afin de favoriser l'application adéquate des normes et pratiques recommandées relatives à la sécurité,

*Reconnaissant* que le Secrétaire général a pris des mesures appropriées pour assurer l'établissement d'un mécanisme indépendant d'assurance de la qualité afin de contrôler et d'évaluer la qualité du programme,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre effective des plans d'action des États est essentielle pour renforcer la sécurité globale de la navigation aérienne mondiale,

*Reconnaissant* les contributions à l'amélioration de la sécurité qui résultent des audits, des inspections, des examens et/ou des évaluations réalisés par des organismes internationaux et régionaux, notamment ceux qui ont un accord avec l'OACI, tels que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AES), l'Association du transport aérien international (IATA), la Commission européenne (CE), le Conseil international des aéroports (ACI), la Flight Safety Foundation (FSF) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL),

*Reconnaissant* que la transparence et le partage des informations sur la sécurité sont au nombre des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr,

*Reconnaissant* que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) jouent un rôle important dans l'USOAP CMA et que, là où il existe un cadre juridique habilitant, il faut comprendre que le mot « États » inclut les RSOO,

1. *Exprime* sa satisfaction au Secrétaire général pour la mise en œuvre réussie de l'USOAP – Méthode de surveillance continue (CMA) ;
2. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faire évoluer l'USOAP vers un programme davantage fondé sur des données probantes, tenant compte des risques et orienté sur les résultats, qui sera appliqué de façon universelle afin d'évaluer l'efficacité et la durabilité des systèmes de supervision de la sécurité des États, ainsi que les progrès réalisés par les États dans la mise en œuvre des exigences en matière de gestion de la sécurité, en particulier les programmes nationaux de sécurité (PNS) ;
3. *Charge* le Secrétaire général de mettre en place les améliorations d'ordre organisationnel nécessaires afin de réussir la gestion des changements découlant de l'évolution à long terme du programme, conformément aux recommandations du GEUSR adoptées par le Conseil et de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) ;
4. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'USOAP CMA maintienne en tant qu'éléments essentiels les dispositions clés relatives à la sécurité contenues dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* ;
5. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'USOAP CMA respecte les principes d'indépendance, d'universalité, de normalisation et de transparence, entre autres, afin de renforcer davantage l'acceptation mondiale du programme et de ses résultats ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller au maintien du mécanisme d'assurance de la qualité établi pour contrôler et évaluer la qualité du programme, ainsi que la transparence de tous les aspects du processus de surveillance continue ;
7. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faire part des SSC, conformément aux procédures établies en matière de partage des informations de sécurité, aux parties prenantes intéressées et au public pour leur permettre de prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien ;
8. *Charge* le Secrétaire général de mettre à la disposition de tous les États membres tous les renseignements liés à la supervision de la sécurité issus de l'USOAP CMA, sur le site web à accès restreint de l'OACI ;
9. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP CMA et les programmes d'audit d'autres organisations liés à la sécurité de l'aviation, en vue du partage de renseignements confidentiels sur la sécurité, afin de réduire le fardeau qu'imposent aux États des audits ou inspections répétitifs, de réduire le chevauchement des efforts et de trouver des synergies pour renforcer l'efficacité de l'USOAP CMA ;
10. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faciliter le partage des renseignements critiques pour la sécurité avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes, par l'entremise de sites web sécurisés appropriés ;

11. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir l’OACI en ce qui concerne l’évolution de l’USOAP CMA et, pour ceux qui sont en mesure de le faire, de détacher auprès de l’Organisation, pour des périodes longues ou courtes, des experts qualifiés et expérimentés pour permettre à l’Organisation de poursuivre avec succès l’exécution du programme ;
12. *Prie instamment* tous les États membres de soumettre à l’OACI, en temps opportun, et de tenir à jour tous les renseignements et documents demandés par l’OACI, afin d’assurer l’exécution efficace de l’USOAP CMA ;
13. *Prie instamment* tous les États membres de coopérer avec l’OACI et d’accepter, dans toute la mesure possible, les activités USOAP CMA, notamment les audits, les missions de validation, les activités de validation hors site et les évaluations de la mise en œuvre du PNS, afin de faciliter le bon fonctionnement de l’USOAP CMA ;
14. *Prie instamment* tous les États membres de mettre en œuvre des plans d’actions correctives afin de donner suite aux constatations recensées pendant les activités USOAP CMA ;
15. *Prie instamment* tous les États membres de communiquer aux autres États membres les informations de sécurité critiques pouvant avoir une incidence sur la sécurité de la navigation aérienne internationale et de faciliter l’accès à toutes les informations de sécurité pertinentes ;
16. *Encourage* les États membres à utiliser pleinement les informations sur la sécurité disponibles lorsqu’ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, notamment pendant les inspections prévues à l’article 16 de la Convention ;
17. *Rappelle* aux États membres la nécessité d’une surveillance de toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;
18. *Charge* le Conseil d’accorder la priorité aux travaux sur l’évolution de l’USOAP CMA, de s’atteler à mettre des ressources humaines et financières suffisantes à la disposition du programme et de présenter un rapport sur l’évolution et la performance de l’USOAP CMA à la prochaine session ordinaire de l’Assemblée ;
19. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-5.

**A40-14 : Atténuation de la propagation des maladies, notamment par la désinsectisation des aéronefs et la lutte antivectorielle, et importance du CAPSCA [Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l’aviation civile (CAPSCA)] pour la mise en œuvre**

*L’Assemblée,*

*Considérant* que l’Article 14 de la Convention relative à l’aviation civile internationale demande aux États membres de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation de maladies transmissibles la navigation aérienne,

*Considérant* que l'Annexe 9 — *Facilitation* contient des dispositions relatives aux flambées de maladies transmissibles, aux plans nationaux pour l'aviation, à la désinsectisation des aéronefs, à la mise en œuvre du Règlement sanitaire international et aux installations nécessaires pour la mise en œuvre des mesures de santé publique, et que le *Manuel de la facilitation* (Doc 9957) donne des orientations sur la désinsectisation des aéronefs, les mesures de santé publique et les programmes de facilitation,

*Considérant* que les flambées les plus récentes de maladies à transmission vectorielle ont poussé les États contractants à imposer des exigences de désinsectisation chimique 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,

*Considérant* qu'il y a un risque accru de propagation mondiale de maladies transmissibles,

*Considérant* que diverses réunions et conférences internationales ont indiqué que la prévention et la gestion des urgences de santé publique nécessitent un échange d'informations et une collaboration entre secteurs,

1. *Charge* le Conseil de continuer à 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 :

- a) à adhérer à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;
- b) à participer au programme CAPSCA et à tout autre programme lié que pourrait lancer l'OACI ;

- c) à soutenir l’OACI et l’OMS dans la mise en œuvre de la présente résolution en prenant en considération les recommandations contenues dans les publications et les éléments indicatifs de l’OACI, de l’OMS et du CAPSA ;
- d) 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 ;
- e) à encourager les aéroports à communiquer des informations au Registre OACI de lutte antivectorielle dans les aéroports et de les tenir à jour ;

3. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session, de la mise en œuvre de la présente Résolution ;

4. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution A39-28.

**A40-15 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes**

*L’Assemblée,*

*Considérant* que le Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, adopté en novembre 2000 par l’Assemblée générale des Nations Unies et entré en vigueur le 28 janvier 2004, fournit un cadre international qui a été ratifié par la majorité des pays,

*Considérant* que la Circulaire 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, publiée conjointement en mai 2018 par l’OACI et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l’homme souligne le rôle important de l’aviation internationale dans la lutte contre la traite des personnes,

*Considérant* que dispenser aux employés et aux autres membres du personnel aéronautique qui sont en contact avec la clientèle une formation pour les aider à identifier les cas soupçonnés de traite des personnes et y réagir peut aider à stopper ce crime,

*Considérant* que la pratique recommandée 8.47 de l’Annexe 9 encourage les États contractants à prendre des mesures pour veiller à la mise en place de procédures de lutte contre la traite des personnes, notamment des systèmes de notification clairs et des points de contact pertinents des autorités compétentes pour les exploitants d’aéroports et d’aéronefs,

*Considérant* que la pratique recommandée 8.48 de l’Annexe 9 encourage les États contractants à prendre des mesures pour veiller à ce que le personnel des exploitants d’aéroports et d’aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoive une formation de sensibilisation à la traite des personnes,

*Considérant* que la réalisation de campagnes de sensibilisation auprès du personnel aéronautique et du public voyageur peut aider à accroître la détection et la notification des cas soupçonnés de traite des personnes,

*Considérant* que l’OACI devrait favoriser l’élaboration de lignes directrices claires sur la traite des personnes à mettre en œuvre par chaque État, notamment des modèles de protocole de notification et un mode d’application de la loi centré sur les victimes et tenant compte des traumatismes subis,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les pratiques recommandées 8.47 et 8.48 de l’Annexe 9 ;
2. *Demande* aux États membres de prêter l’attention voulue à la Circulaire 352 — *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, lorsqu’ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l’Annexe 9 ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la lutte contre la traite des personnes soient actuels et adaptés aux besoins des États membres.

#### **A40-16 : 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,

*Considérant* que les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies soulignent que les travaux de l’OACI sur la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage dans la lutte continuent d’être importants pour la lutte contre le terrorisme,

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 40<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 A39-20, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques 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 accéléreront le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité des autorités chargées de l'immigration et des contrôles aux frontières,

*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,

*Considérant* que la mise en accessibilité du transport aérien à tous les passagers constitue une contribution clé à la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

*Considérant* que les documents de voyage lisibles à la machine renforcent le processus de gestion des contrôles aux frontières et la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui permettent de vérifier l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

*Considérant* que l'Assemblée de l'OACI, à sa 38<sup>e</sup> session, en 2013, a décidé que les États membres devraient être encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui a été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de compte rendu et de recherche des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) et remplacer les mécanismes existants sur support papier,

*Consciente* des éléments de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui appuient à la fois les objectifs de la gestion des frontières et ceux de la sécurité des frontières qui font l'objet d'audits du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP),

*Rappelant* le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en novembre 2018 et les conclusions et recommandations de la conférence relatives à la gestion des contrôles aux frontières,

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 d'élaborer un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif à cet égard ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États membres et à leurs obligations pertinentes à l'égard des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies en ce qui concerne la gestion du contrôle aux frontières et la sécurité des documents de voyage, en plus de leurs exigences relativement à l'administration du fret et des passagers, ainsi que 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 ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;

6. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la gestion des contrôles aux frontières et celles de l'Annexe 17 — *Sûreté*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;

7. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des éléments indicatifs et des pratiques optimales actuels en matière d'orientation et de signalisation, notamment le Doc 9636 — *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, dans la mesure où il est encore applicable ;

8. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que tous les services et agences qui jouent un rôle dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, notamment les administrations de l'aviation civile, les autorités chargées de l'immigration, des douanes, de la santé, des quarantaines, de la délivrance des documents de voyage, du contrôle de la circulation aérienne et de l'application de la loi, ainsi que les autorités postales, la police des frontières et les autorités chargées des affaires étrangères, aient un accès approprié au système de notification électronique des différences (EFOD) pour que la liste de contrôle de conformité liée à l'Annexe 9 soit établie de manière exhaustive ;

9. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter les programmes de facilitation comme une question de la plus haute priorité et qu'ils devraient accorder à cette question des ressources appropriées ;

10. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de facilitation de l'Organisation au moyen de contributions volontaires sous forme de ressources humaines et financières autres que celles qui sont inscrites au budget au titre du programme ordinaire ;

11. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la facilitation, demande au Conseil et au Secrétaire général d'assurer la durabilité à long terme des programmes de facilitation de l'OACI, en prenant des mesures pour tenir compte des exigences de financement dans le Budget-Programme ordinaire, au plus tôt et dans la mesure du possible.

## APPENDICE B

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les États membres reconnaissent la pertinence de la gestion de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières pour l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et de 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 définies dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine* ;
- 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 répertoire de clés publiques (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 voyageurs (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 des voyageurs,

*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 le Conseil de sécurité des Nations Unies, dans les résolutions 1373 (2001), 2178 (2014) et 2396 (2017), 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* 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 de voyage 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 fourniture sans délai à INTERPOL (Organisation internationale de police criminelle) d'informations exactes relatives aux documents de voyage délivrés par les États membres qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD), est une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI,

*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* 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'identité,

*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 passeports lisibles à la machine (PLM) biométriques, appelés aussi passeports électroniques, renforçant ainsi leur sûreté et l'intégrité des contrôles aux frontières,

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

*Considérant* que la coopération sur les questions de traite de personnes entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes intéressées dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre la traite de personnes,

1. *Prie instamment* les États membres d'identifier les personnes de manière univoque, dans le cadre de la gestion des documents de voyage et des contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de facilitation et de sûreté de l'aviation, 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 préserver l'intégrité et la sûreté des documents sources, notamment en appliquant des principes de preuve d'identité qui garantissent que l'identité existe et correspond à une personne vivante, par la vérification d'au moins deux sources différentes de données, que le postulant est lié à l'identité et est unique pour le système, par l'établissement de la fiabilité de son « empreinte sociale », c'est-à-dire la façon dont la personne interagit avec les parties prenantes de la société durant le cycle de vie, et la vérification d'un dossier d'agence ou l'association du dossier avec une ou plusieurs caractéristiques biométriques ;
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 tenir à jour la feuille de route pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP OACI afin d'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 ;

8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;
9. *Prie instamment* les 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 efficents 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. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs processus de gestion des contrôles aux frontières comme l'ont demandé également les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies, en mettant en œuvre les normes connexes de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
14. *Exhorte* les États membres à mettre en œuvre des solutions technologiques en vue de renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé, comme l'utilisation conjointe des postes de contrôle frontalier automatisé (CFA) et le répertoire de clés publiques de l'OACI lorsqu'ils vérifient les passeports électroniques ;
15. *Demande* au Secrétaire général de continuer de chercher des solutions technologiques visant à renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé ;
16. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer davantage l'intégrité de l'identification des voyageurs et de la gestion des contrôles aux frontières ainsi que la sûreté, et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;
17. *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 ;
18. *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 ;
19. *Prie instamment* les États membres qui ne le font pas déjà de fournir sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents qu'ils ont délivrés et qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;
20. *Exhorte* 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) ;

21. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficents et efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation ;

22. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes concernées un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention de la traite de personnes ;

23. *Demande* au Secrétaire général d'assurer l'élaboration d'éléments indicatifs pertinents sur les procédures à mettre en œuvre pour lutter contre la traite de personnes afin d'appuyer les États membres dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* portant sur la traite de personnes.

## 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 du transport aérien 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, régionales 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 compte tenu de la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers, qui compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien, et des demandes croissantes des autorités de contrôle frontalier relatives à l'échange de données passagers,

*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 des comités nationaux de facilitation du transport aérien, 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 et sous-régionaux de facilitation du transport aérien 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 du transport aérien 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 ;
- c) pour faire en sorte qu'une coordination appropriée soit en place en vue de la mise en œuvre effective de la stratégie TRIP OACI ;

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 aérogares internationales ;

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. *Demande* au Conseil d'envisager l'élévation de la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale et l'introduction d'une nouvelle Pratique recommandée dans l'Annexe 9, destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, sur l'élaboration de plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, ces plans devant être communiqués à l'OACI ;

10. *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 ;

11. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux, régionaux et internationaux liés aux contrôles aux frontières et à la sûreté, concernant leurs obligations à l'égard de l'Annexe 9 — *Facilitation* et des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies ;

12. *Demande* au Secrétaire général de s'assurer que l'OACI poursuive ses travaux sur la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage dans la lutte contre le terrorisme, et de renforcer sa coopération et sa collaboration avec les organismes pertinents des Nations Unies (ONU), comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

## 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 de l'ONU, dans la résolution 2396 (2017), se félicitant que l'OACI ait décidé d'établir une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* relative à l'utilisation par ses États membres de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et reconnaissant que nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée, a décidé, au paragraphe 11, qu'en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI, ses États membres doivent, entre autres, mettre en place des systèmes RPCV et exiger des compagnies aériennes effectuant des vols sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes ;

*Considérant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, également dans la résolution 2396, au paragraphe 12, a décidé que les États membres renforceront leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données PNR et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, demande aussi aux États membres, à l'Organisation des Nations Unies et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, encourager les États membres à communiquer les données PNR aux États membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015), et prie instamment l'OACI de collaborer avec ses États membres pour établir une norme en matière de collecte, d'utilisation, de traitement et de protection des données des dossiers passagers ;

*Considérant* que, dans sa résolution 2482 (2019), le Conseil de sécurité de l'ONU a demandé aux États membres de faire respecter les obligations de recueillir et analyser les RPCV et de se doter des moyens de recueillir, traiter et analyser, en application des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les données PNR et de s'assurer que ces données sont communiquées aux autorités nationales compétentes et utilisées par elles, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ce qui aidera les autorités chargées de la sûreté à repérer les connexions entre les individus associés à la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, et les terroristes, afin d'empêcher les terroristes de voyager et afin de poursuivre devant les tribunaux le terrorisme et la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, y compris grâce à des programmes de renforcement des capacités ;

*Considérant* que les données RPCV et les données PNR mentionnées dans la stratégie TRIP OACI peuvent aussi être utilisées 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 :

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 sur les passagers, 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, le traitement équitable et la préservation de ces données dans le plein respect des droits de l'homme ;
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 ;
4. *Demande* aux États membres qui ne l'ont pas déjà fait de renforcer leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données PNR et de veiller à ce que ces données soient partagées avec toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

**A40-17 : 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 A39-1, 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 A39-1 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 39<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 A40-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A40-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, 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 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

Appendice B — Élaboration de normes, de pratiques recommandées et de 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 du bang sonique<sup>3</sup>

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 A40-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A40-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, remplacent les Résolutions A39-1, A39-2 et A39-3.

---

<sup>3</sup> Cette modification ne touche que le français.

## 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 aérodromes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains, d'un engagement auprès de la communauté 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 14 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,

*Reconnaissant* que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, et que l'OACI devra entreprendre de nombreux travaux pour ne pas prendre de retard en ce qui concerne la certification environnementale de ces nouvelles technologies en temps voulu, selon qu'il convient,

*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 d'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,

*Notant* l'importance d'informations actualisées sur les incidences présentes et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation telles qu'elles figurent dans les tendances mondiales de l'OACI en matière d'environnement, pour soutenir la prise de décisions relatives à des questions environnementales,

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 suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu, selon qu'il convient ;

5. *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 ;
6. *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 ;
7. *Demande* au Conseil de diffuser des informations 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 ;
8. *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 ;
9. *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 ;
10. *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 ;
11. *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 moteurs d'aviation et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

*Considérant* que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume III, *Émissions de CO<sub>2</sub> des avions*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les avions et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

*Reconnaissant* les recommandations du CAEP relatives à une nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de particules non volatiles (nvPM) qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, Volume II,

*Reconnaissant* que la norme de certification des émissions de nvPM et la norme de certification des émissions de CO<sub>2</sub> sont des paramètres techniques de comparaison des technologies aéronautiques conçus pour être utilisés dans les processus de certification respectifs, et qu'ils ne sont pas destinés 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,

*Reconnaissant* les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

*Reconnaissant* que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, notamment les aéronefs hybrides et électriques,

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, devenue applicable le 31 décembre 2017, et qui deviendra applicable 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, devenue applicable le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ;

4. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2017, d'une nouvelle norme pour les émissions de CO<sub>2</sub> des avions qui deviendra applicable 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'adoption par le Conseil, en mars 2017, de la nouvelle norme pour les émissions de CO<sub>2</sub> des avions qui deviendra applicable 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. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par le Conseil, en mars 2017, de la norme initiale sur la masse des 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, ainsi que le développement, par le CAEP, de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN, qui sera applicable le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ;

7. *Prie instamment* les États de reconnaître que les normes de certification des émissions de CO<sub>2</sub> et de nvPM n'ont pas été élaborées pour sous-tendre l'introduction de restrictions d'exploitation ou de prélèvements liés aux émissions ;

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 suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu, selon qu'il convient ;

10. *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 ;

11. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;

12. *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 ;

13. *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 ;

14. *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 la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, met en lumière le rôle de l'engagement auprès de la communauté en tant que composante essentielle d'une vaste politique de gestion du bruit,

*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 pertinentes 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'empierrement 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, si un certain nombre d'actions ambitieuses sont menées par les États membres de l'OACI pour réaliser ce scénario,

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 travailler avec les communautés de manière opportune et systématique, conformément aux principes définis dans la Circulaire 351 de l'OACI ;
- c) 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 ;
- d) 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 veiller à ce que des orientations appropriées, et à jour, relatives à l'engagement auprès de la communauté soient communiquées aux États ;
- d) 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'écartier 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 influer 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 gestion de l'environnement*,

*Reconnaissant* que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage,

*Reconnaissant* la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement comme une source de référence utile en matière de politiques de gestion respectueuses de l'environnement viables aux aéroports et alentour,

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, notamment par l'entremise de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement.

## APPENDICE G

### Avions supersoniques — Problème du bang sonique<sup>4</sup>

*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 du bang sonique, 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 ce bang sonique,

*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 du bang sonique,

*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 du bang sonique, de la recherche et des projets d'avions supersoniques,

---

<sup>4</sup> Cette modification ne touche que le français.

*Reconnaissant qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025, et qu'il est nécessaire d'effectuer une étude exploratoire afin de mieux comprendre les incidences du bruit aux aéroports découlant de la mise en service des avions supersoniques,*

1. *Réaffirme l'importance qu'elle attache à garantir que le bang sonique des avions supersoniques 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 le bang sonique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de ce bang sonique, 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,*

*Reconnaissant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,*

*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 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 de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que soient dûment prises en compte les interdépendances entre les mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale ainsi que sur le climat à l'échelle mondiale ;
5. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques intégrés à moyen terme et à long terme en vue de réduire la consommation de carburant, le bruit et les émissions de NO<sub>x</sub> et de nvPM des moteurs d'aviation ; et d'objectifs opérationnels en vue de réduire la consommation de carburant ;
6. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
7. *Encourage* les États 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 ;
8. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports ;
9. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
10. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États membres de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;
11. *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.

**A40-18 : 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,

*Reconnaissant* que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 14 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 soutien 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> et à sa 39<sup>e</sup> sessions en 2013 et en 2016 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 d'aviation durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées 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 économies en carburant par kilomètre passager qu'en 1960,

*Accueillant avec satisfaction* l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs par le Conseil en mars 2017,

*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 du Bloc 1, et les résultats de la première analyse mondiale de l'efficacité horizontale des vols,

*Se félicitant* de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017 et en mai 2019,

*Notant* que la première Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/1) a approuvé l'utilisation de carburants d'aviation 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 Conférence CAAF/1 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 six filières jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation durables, et d'aéroports supplémentaires qui distribuent régulièrement ces carburants,

*Notant en outre* que la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs en octobre 2017 (CAAF/2) a adopté une série de recommandations et approuvé un mécanisme de déclaration, y compris la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, en tant que moyen ambitieux évolutif de remplacement d'une proportion importante de carburants d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050,

*Reconnaissant* que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables 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* que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants sont considérées comme faisant partie des activités de mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA),

*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 des Résolutions A38-18 et A39-2 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution,

*Notant* que, conformément à la Résolution A39-2 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), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI et une courbe de coût marginal de réduction (MAC),

*Accueillant avec satisfaction* le fait qu'en juin 2019, 114 États membres représentant plus de 93 % 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 A40-17, *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 A40-19, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, remplace les Résolutions A39-1, A39-2 et A39-3 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 basées 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. *Reconnâit* 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 d'aviation durables, et *encourage* d'autres efforts de ce type ;

8. *Convient* d'examiner, à sa 41<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 41<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 2021 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 sur le 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 2021 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 2021 et à la 41<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 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 ;

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 ;

20. *Demande aux États :*

- a) 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 ;
- b) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies plus efficaces ;

21. *Demande au Conseil :*

- a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs, selon qu'il convient ;
- b) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

22. *Demande aux États :*

- a) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne économies 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) ;
- b) 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 ;
- c) de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement ;

23. *Demande au Conseil :*

- a) 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 ;
- b) 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) ;

- c) continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, la résilience aux changements climatiques, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;
- d) publier et tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la publication des éléments restants de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement ;

24. *Demande aux États :*

- a) 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 d'aviation durables, conformément à leurs circonstances nationales ;
- b) 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 d'aviation durables ;
- c) 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 ;
- d) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants 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 ;
- e) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants d'aviation pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller leur production à un niveau national ;

25. *Demande au Conseil :*

- a) 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 d'aviation durables, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;

- c) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des carburants d'aviation durables 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 ;
- d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- e) 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 ;
- f) de poursuivre un processus bilan afin d'évaluer continuellement les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de carburants d'aviation durables, y compris l'organisation régulière de séminaires et d'ateliers, en prévision de la tenue de la Conférence CAAF/3 au plus tard en 2025, en vue d'actualiser la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050 afin d'y inclure une proportion quantifiée de carburant d'aviation durable à utiliser d'ici 2050 ;

26. *Demande* au Conseil 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, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face et d'élaborer des orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques pour l'aviation internationale ;

27. *Demande* au Conseil 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.

**A40-19 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l’OACI dans le domaine de la protection de l’environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA)**

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

*Considérant que, par sa Résolution A39-3, elle a décidé de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant qu'élément d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation 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 accompli par le Conseil, son Groupe consultatif sur le CORSIA (AGC), son Organe consultatif technique (TAB), et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) afin de soutenir la mise en œuvre du CORSIA,*

*Accueillant avec satisfaction l'adoption de la première édition de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement, Volume IV – CORSIA, qui contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSIA,*

*Accueillant également avec satisfaction la publication de la première édition du Manuel technique environnemental (Doc 9501), Volume IV — Procédures de démonstration de conformité au CORSIA,*

*Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSIA, qui sont pris en compte dans quatorze documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, Volume IV, renvoie directement, qui contiennent des éléments que le Conseil a approuvés et qui sont indispensables à la mise en œuvre du CORSIA,*

*Se félicitant également de la création par le Conseil de l'Organe consultatif technique (TAB), qui a pour mandat de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles CORSIA,*

*Reconnaissant l'importance d'une approche coordonnée pour les activités de l'OACI et de ses États membres en matière de renforcement des capacités, en coopération avec le secteur de l'aviation, pour soutenir la mise en œuvre du CORSIA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États,*

*Se félicitant que de plus en plus d'États membres font part de leur intention de participer volontairement au CORSIA durant la phase pilote, à compter de 2021,*

*Reconnaissant que de robustes activités de renforcement des capacités peuvent faciliter la décision des États de participer volontairement au CORSIA,*

*Notant l'appui de l'industrie de l'aviation au CORSIA en tant que programme mondial unique de compensation de carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, comme 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 qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session de mettre en œuvre le CORSIA 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 Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différencierées 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,

*Reconnaissant* que les travaux relatifs au CORSIA et à sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC,

*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 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 A40-X : *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 A40-Y : *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 A39-1, A39-2 et A39-3 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. *Reconnait* 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 d'aviation durables et le CORSIA, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;

3. *Reconnait également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants d'aviation 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 du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

5. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime 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 les États membres déploient tous les efforts pour poursuivre les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants admissibles CORSIA (à savoir des carburants d'aviation durables CORSIA et des carburants d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone) et en tiennent compte 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 faire en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant d'avions dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, de façon à 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. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session en ce qui concerne 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'avions en se fondant sur les indications du § 11, alinéa e), sous-alinéa 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. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'avions 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. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> qu'un exploitant d'avions 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'avions = [% 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'avions = (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'avions visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus ; ou
    - b) aux émissions d'un exploitant d'avions 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. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle les nouveaux venus<sup>5</sup> 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. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle, 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'avions émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ; les avions de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les avions participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;

14. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle 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'avions inclus dans le régime ;

15. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session d'instaurer un cycle de conformité de trois ans — le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 — au cours duquel les exploitants d'avions 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 ;

16. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle 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 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 ;

17. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA, avec la contribution technique du CAEP, qui sera soumis 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'avions 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 ;

---

<sup>5</sup> Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre de l'Annexe 16, Volume IV, 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'avions.

- 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 d’aviation durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l’OACI ;

18. *Détermine* que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s’applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l’aviation internationale afin d’éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> de l’aviation internationale ne soient prises en compte qu’une seule fois ;

19. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue de la mise en œuvre du CORSIA :

- a) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, mettra à jour l’Annexe 16, Volume IV, et le *Manuel technique environnemental* (ETM), Volume IV, selon qu’il convient ;
- b) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, continuera d’élaborer et de mettre à jour les documents du CORSIA de l’OACI cités dans l’Annexe 16, Volume IV, qui ont trait à l’outil d’estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> ; aux carburants admissibles du CORSIA ; aux critères des unités d’émissions (EUC) du CORSIA et au Registre central du CORSIA, selon qu’il convient ;
- c) le Conseil élaborera et actualisera le document du CORSIA de l’OACI cité dans l’Annexe 16, Volume IV, qui porte sur les unités d’émissions admissibles pour utilisation par le CORSIA, en tenant compte des recommandations du TAB ;
- d) le Conseil établira, d’ici le début de 2020, et tiendra à jour le Registre central du CORSIA, sous les auspices de l’OACI, afin de permettre la communication des informations pertinentes des États membres à l’OACI ;
- e) le Conseil continuera de suivre la mise en œuvre du CORSIA, avec le soutien de l’AGC et du CAEP, selon qu’il convient ;
- f) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité au CORSIA et sa mise en œuvre, conformément à l’échéancier établi dans l’Annexe 16, Volume IV ;

20. *Rappelle* la décision qu’elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle 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 TAB et du CAEP, notamment sur l’évitement du double comptage et pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;

21. *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 conformément à l’échéancier établi dans l’Annexe 16, Volume IV, y compris par le truchement du Programme d’assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l’OACI, qui comprend l’organisation de séminaires, l’élaboration d’éléments de sensibilisation et l’établissement de partenariats CORSIA entre les États, tout en insistant sur

l’importance d’une approche coordonnée sous l’égide de l’OACI pour l’exécution des activités de renforcement des capacités et d’assistance ;

22. *Rappelle* la décision qu’elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le CORSIA utilisera des unités d’émissions qui répondent aux critères des unités d’émissions (EUC) dont il est question au § 19 ci-dessus ;

23. *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 ;

24. *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.

#### **A40-20 : Amélioration de l’efficience et de l’efficacité de l’OACI**

*L’Assemblée,*

*Considérant* que l’OACI remplit ses fonctions avec efficacité et efficience conformément à la deuxième Partie de la *Convention relative à l’aviation civile internationale* (Convention de Chicago),

*Considérant* que les objectifs fondamentaux de l’Organisation, énoncés à l’article 44 de la Convention de Chicago, et les fonctions du Conseil, énoncées aux articles 54 et 55, conservent leur importance primordiale,

*Considérant* que l’Organisation fait face à de nouveaux défis de nature technologique, économique, environnementale, sociale et juridique, et que ces défis évoluent rapidement,

*Considérant* qu’il est nécessaire que l’Organisation réponde de façon efficiente et efficace à ces défis,

*Considérant* que l’OACI doit recruter, former et fidéliser un personnel hautement qualifié, polyvalent, motivé et performant pour faire face aux enjeux traditionnels et émergents et répondre à l’évolution des besoins des États,

*Considérant* que l’OACI doit conclure de nouveaux partenariats innovants avec des parties prenantes capables d’apporter information, compétences, perspectives et ressources complémentaires en vue de la réalisation des Objectifs stratégiques de l’Organisation,

*Considérant* que la performance organisationnelle de l’OACI et sa capacité d’obtenir du financement supplémentaire de sources publiques ou privées sont des facteurs clés qui touchent la mise en œuvre de ses programmes mais aussi la formation, le renforcement des capacités et l’assistance aux États,

*Considérant* que les États, les parties prenantes et les organismes de financement nécessitent en temps opportun des informations précises et complètes sur les activités, les politiques et la performance de l’OACI,

1. *Exprime sa satisfaction* au Conseil et au Secrétaire général pour les progrès réalisés dans l'élaboration du Plan d'activités de l'OACI ;
2. *Entérine* les décisions déjà prises par le Conseil en vue d'élaborer un plan d'activités triennal, de poursuivre ses efforts pour que l'OACI devienne une organisation où la gestion est axée sur les résultats (GAR) et d'établir un mécanisme de surveillance qui comprenne une évaluation annuelle des progrès réalisés à l'aide de l'Outil de gestion organisationnelle et de compte rendu (CMRT) ;
3. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs :
  - a) de préparer un Plan d'activités à chaque triennat, couplé à un processus de planification systématique et à une approche GAR qui améliore l'efficacité, la transparence et l'imputabilité et qui commande l'élaboration du Budget-Programme ordinaire ;
  - b) de mettre le Plan d'activités à la disposition des États contractants et d'en présenter à chaque session ordinaire de l'Assemblée la version courante au cours du triennat concerné ;
  - c) de prendre des mesures concrètes supplémentaires en vue d'accroître la transparence, d'améliorer le climat de travail, de conclure des partenariats nouveaux et innovants avec des parties prenantes externes, d'augmenter l'efficacité organisationnelle, de veiller à ce que les résultats fondés sur le consensus demeurent des valeurs et des objectifs fondamentaux de l'OACI et de ses organes spécialisés, et de mobiliser des ressources supplémentaires pour de meilleures prestations ;
  - d) d'éviter toute possibilité de conflit d'intérêts dans la conclusion de partenariats et l'accès aux fonds volontaires.
4. *Charge* le Conseil :
  - a) de continuer de rationaliser les méthodes de travail de l'Assemblée en vue d'en accroître la transparence et l'efficacité ;
  - b) d'entreprendre une étude approfondie des processus décisionnels ainsi que des méthodes de travail du Conseil et de ses organes auxiliaires en vue de les rationaliser, de favoriser la délégation de pouvoirs et d'améliorer le rapport coût-efficacité de l'Organisation ;
  - c) d'assurer l'efficacité du mécanisme de surveillance, au moyen d'une procédure indépendante de comptes rendus au Conseil, en vue de veiller à l'efficacité, à la transparence et à l'imputabilité des programmes.
5. *Invite* le Secrétaire général, dans son domaine de compétence, à continuer de prendre des initiatives en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation en procédant à des réformes sur les plans des méthodes, de la gestion et de l'administration, et à en rendre compte au Conseil ;
6. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général, dans la mise en application des paragraphes 3 à 5, à tenir dûment compte de la liste non exhaustive de considérations qui figure en **Appendice** ;
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A31-2 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI.

## APPENDICE

### **Liste des considérations devant guider l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI**

#### *Processus de planification systématique* [paragraphe 3 a) de la Résolution]

- a) établir un lien direct et transparent entre le Plan d'activités et le Budget-Programme ordinaire ;
- b) établir des procédures d'élaboration du Budget-Programme ordinaire qui mettent l'accent sur l'affectation des ressources à un niveau stratégique et par rapport aux résultats escomptés plutôt que sur le détail administratif (processus « descendant » plutôt qu'« ascendant ») ;
- c) élaborer des procédures d'établissement des objectifs stratégiques, des résultats escomptés, des activités clés, des réalisations attendues et des cibles, jumelées à des indicateurs de performance ;
- d) élaborer, dans le cadre du Plan d'activités, des plans plus spécifiques suivant chaque Objectif stratégique ;
- e) effectuer des examens des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'activités ; ces examens seront faits sur une base permanente au sein du Secrétariat, et périodiquement par le Conseil et les organes auxiliaires ;
- f) actualiser et faire glisser le Plan d'activités proprement dit au moins une fois par triennat.

#### *Méthodes de travail de l'Assemblée* [paragraphe 4 a) de la Résolution]

- g) simplifier l'ordre du jour et réduire la documentation, en mettant l'accent sur les questions de stratégie et de politique de haut niveau, les principaux domaines de priorité et l'affectation des ressources ;
- h) respecter les dates limites fixées pour la préparation et la distribution de la documentation ;
- i) donner des séances d'information plus approfondies aux personnes élues au bureau des divers organes ;
- j) rationaliser les méthodes d'établissement des rapports, en particulier en évitant que les mêmes documents ne soient présentés et examinés plusieurs fois, au sein d'organes différents, lorsque cela n'est pas essentiel ;
- k) éliminer l'obligation d'établir des procès-verbaux des séances des Commissions (comme cela s'est fait au cours de la présente session) ;
- l) améliorer la procédure régissant la présentation des déclarations générales, ainsi que le respect des heures de séance indiquées ;
- m) mettre en application des méthodes de vote plus modernes et plus efficaces, en particulier pour l'élection du Conseil.

*Note.— Lorsqu'il est nécessaire de modifier le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), les États doivent être avisés assez longtemps avant la session ordinaire suivante de l'Assemblée pour que les modifications puissent être adoptées dès le début de la session, avec effet immédiat.*

*Processus décisionnels et méthodes de travail du Conseil* [paragraphe 4 b) de la Résolution]

L'étude devrait être guidée par les deux concepts centraux ci-après :

- a) le Conseil continue de s'acquitter de ses fonctions et de son mandat conformément à la Convention de Chicago, en consacrant une attention particulière aux questions liées aux grandes orientations ;
- b) le Secrétaire général s'acquitte de ses responsabilités en prenant des mesures et des décisions de gestion en tant qu'agent exécutif principal de l'Organisation conformément à l'article 54, alinéa h), de la Convention de Chicago.

*Mécanisme de surveillance* [paragraphe 4 c) de la Résolution]

L'accent est mis sur une **procédure** vigoureuse pour rendre compte de façon **indépendante et directe** au Conseil de l'efficacité, de la transparence et de l'imputabilité de tous les programmes de l'OACI. Comme le veut l'usage courant en matière de vérification, le Secrétaire général aurait la possibilité de faire ses observations sur les rapports indépendants, mais non de modifier ces rapports.

*Autres mesures visant à améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation* (paragraphe 5 de la Résolution)

- a) mettre en œuvre des procédures permettant d'élaborer et de modifier dans de meilleurs délais les instruments de droit aérien, les normes et pratiques recommandées de l'OACI et les Plans régionaux de navigation aérienne ;
- b) encourager plus vigoureusement la ratification nationale des instruments de droit aérien et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans la plus grande mesure possible à l'échelle mondiale ;
- c) améliorer et accélérer les communications avec les États contractants, en particulier en ce qui concerne les normes et pratiques recommandées, en ayant notamment plus largement recours à la transmission électronique ;
- d) renforcer le degré d'autonomie du processus de planification régionale ainsi que le pouvoir connexe et les ressources accordés aux bureaux régionaux de l'OACI, tout en assurant la coordination voulue au niveau mondial ;
- e) examiner la relation entre l'OACI et d'autres organismes (secteur aéronautique et organismes pertinents d'autres secteurs, à l'échelle mondiale et régionale) en vue de délimiter leurs domaines de compétence respectifs, d'éliminer le chevauchement et d'établir des programmes conjoints lorsque cela convient ;

- f) assurer une participation adéquate de toutes les parties intéressées de la communauté aéronautique, notamment les fournisseurs de services et l'industrie, aux activités de l'OACI ;
- g) rationaliser la programmation et la documentation des réunions de l'OACI en général, et en réduire la durée ;
- h) déterminer s'il est utile et possible, au besoin, de faire appel à des experts de l'extérieur au sujet des divers points qui précèdent.

**A40-21 : 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 (PEID), 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,

*Reconnaissant* que le Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable est la tribune principale où les États font le point, par l'intermédiaire des examens nationaux volontaires,

sur les progrès et les défis annuels de la mise en œuvre en vue de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) à un niveau national,

*Reconnaissant l'importance des cadres mondiaux pour soutenir les objectifs stratégiques de l'OACI,*

*Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,*

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 rendre compte de l'aviation, en tant que catalyseur du développement durable, dans leurs examens nationaux volontaires, en établissant des liens avec d'autres ODD pertinents ;
4. *Encourage* les États membres à inclure des références claires aux ODD des Nations Unies dans leurs plans nationaux pertinents, l'objectif étant de montrer la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales ;
5. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques d'une 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 ;
6. *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 ;
7. *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 ;
8. *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 ;

9. *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 ;

10. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution A39-25 sur le Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 – Objectifs de développement durable.

#### **A40-22 : 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 carences détectées au moyen des 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 A39-12, A39-14, A39-16, A39-18, A38-7, A37-16, 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 des ressources aux fins de l'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 d'aider davantage les États en facilitant l'accès à des fonds pour renforcer leurs systèmes d'aviation civile,

*Considérant* que l'OACI a une politique de mobilisation de ressources visant l'obtention de contributions volontaires suffisantes, plus prévisibles et durables destinées à permettre à l'OACI d'accomplir sa mission, à compléter le budget de son Programme ordinaire et à aider les États en facilitant l'accès à des

fonds pour renforcer la sécurité, l'efficacité, la sûreté et la viabilité économique du système de transport aérien ainsi que son caractère respectueux de l'environnement,

1. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans le cadre de leurs compétences respectives, de veiller à ce que l'OACI continue de jouer son rôle de défenseur de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, au système des Nations Unies, aux organisations internationales et régionales, aux institutions financières, au secteur privé et à la communauté des donateurs les avantages de la mobilisation de ressources et de l'investissement aux fins du 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 mondiaux 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 éléver 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 travailler avec les institutions financières en vue du financement prioritaire du secteur de l'aviation pour la mise en œuvre des projets d'assistance et des projets nationaux, à l'appui de l'initiative NCLB ;
5. *Prie instamment* les États membres de garantir des fonds nationaux pour le développement durable du transport aérien et les *encourage* à demander l'aide de l'OACI, le cas échéant ;
6. *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 aux fins du renforcement du transport aérien dans les États qui en ont besoin, et *encourage* le Secrétaire général à les aider à cet égard ;
7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres parties prenantes qui le peuvent de continuer à faire des contributions volontaires aux fonds de l'OACI et d'établir des partenariats avec les États en difficulté afin de leur fournir des ressources financières et techniques destinées à les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, notamment leurs capacités de supervision ;
8. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans le cadre de leurs compétences respectives, de continuer à promouvoir le partenariat entre l'OACI et les institutions financières qui vise à ce que l'aviation ait priorité ou soit prise en compte dans leurs plans et leurs programmes de travail, afin de faciliter l'accès des États à des fonds ou pour financer leurs projets de développement de l'aviation ;
9. *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, selon qu'il convient et conformément à l'initiative NCLB ;

10. *Charge* le Secrétaire général de travailler 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 ;
11. *Charge* le Secrétaire général de travailler avec les organisations internationales afin de s'assurer que les initiatives de l'OACI en matière de mobilisation de ressources soient harmonisées et intégrées dans des cadres de financement et de développement appropriés ;
12. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A39-26 sur la mobilisation des ressources.

**A40-23 : 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,

*Considérant* que dans la Résolution 2396 (2017), le Conseil de sécurité de l'ONU se félicitant que l'OACI ait décidé d'établir une norme en vertu de l'Annexe 9 — *Facilitation*, relative à l'utilisation par ses États membres de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs, et *considérant* que nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée, ait décidé au paragraphe 11, en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI, que ses États membres doivent notamment mettre en place des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), qu'ils doivent exiger des compagnies aériennes opérant sur leurs territoires qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes,

*Considérant* que toujours dans la Résolution 2396 (2017), paragraphe 12, le Conseil de sécurité de l'ONU a décidé que les « États membres renforceront leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, *demande* aux États membres, à l'Organisation des Nations Unies et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, *encourage* les États membres à communiquer les données PNR aux États membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015), et *exhorte* l'OACI à travailler avec ses États membres en vue d'établir une norme pour la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données PNR »,

*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), et que la Déclaration de Windhoek et les cibles spécifiques 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), ont été approuvées par le Sommet des Chefs d’Etat et de Gouvernement de l’Union africaine (UA) le 1<sup>er</sup> juillet 2017 à Addis-Abeba (Éthiopie),

*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. *Prie instamment* les États membres d’engager les exploitants internationaux d’aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d’échange de données en fournissant les renseignements préalables concernant les voyageurs afin d’acheminer avec le maximum d’efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;
3. *Demande* aux États membres qui ne l’ont pas déjà fait, de renforcer leur capacité de traiter et d’analyser les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données PNR soient partagées avec toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l’homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d’instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes ;
4. *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, ainsi que le Plan collaboratif des experts (CES) de la Région AFI dans tous les aspects de la sûreté de l’aviation et de la supervision de la facilitation ;
5. *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 ;
6. *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 au Plan dans le cadre du budget du programme ordinaire et aux bureaux régionaux compétents ;

7. *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 ;
8. *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.
9. Déclare que la présente résolution remplace la Résolution A39-38.

**A40-24 : 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 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;

2. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A39-16.

**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 la Résolution A39-23 invitait 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,

*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 continuent d'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. *Reconnâit* 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, sont 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 le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination entre les activités de coopération technique et les activités d'assistance technique de l'OACI doivent passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions afin d'éviter les doubles emplois 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, en dernier recours, en sollicitant l'appui du budget du Programme ordinaire ;
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 recouvrés 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 appuyer la mise en œuvre 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 de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, la protection de l'environnement et le développement 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 (PMA) 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 leurs services intéressant la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique et la protection de l'environnement, 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 d' 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. *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de soutien technique, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables ;
4. *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 ;
5. *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 ;

6. *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 ;

7. *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, et qui offre un processus complet d'acquisitions ;

8. *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 ;

9. *Demande* au Secrétaire général de promouvoir l'utilisation généralisée d'indicateurs de performance pour évaluer de façon objective l'impact des activités de coopération et d'assistance techniques sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI ;

10. *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 ;

11. *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.

#### **A40-25 : Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le développement mondial durable, sûr et sécurisé de l'aviation repose sur la disponibilité d'agents, de superviseurs et de gestionnaires qualifiés et compétents pour exploiter, entretenir, planifier, coordonner, gérer et superviser toutes les opérations complexes dans divers aéroports, espaces aériens, aéronefs, installations de maintenance, etc.,

*Considérant* que le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a approuvé la *Politique en matière de formation aéronautique civile* de l'OACI déterminant les objectifs et le rôle de l'Organisation dans la formation aéronautique pour « appuyer les stratégies de développement des ressources humaines établies par les États membres et la communauté aéronautique afin de veiller à ce qu'ils aient accès à un nombre suffisant d'agents qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir le système de transport aérien actuel et futur selon des normes internationales prescrites 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 »,

1. *Décide* que l'OACI aidera les États membres à acquérir et à entretenir les compétences du personnel de l'aviation dans le cadre de ses activités de formation, afin que ses États membres disposent de ressources humaines et de capacités suffisantes pour mettre en œuvre ses dispositions et ses programmes ;

2. *Décide en outre* que les activités de formation de l’OACI seront guidées par les principes suivants :

- a) la qualification des professionnels de l’aviation relève de la responsabilité des États membres ;
- b) la priorité la plus élevée devrait être accordée aux activités d’apprentissage qui appuient la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des programmes de l’OACI grâce à une formation et une conception de systèmes didactiques (ISD) basées sur les compétences ;
- c) l’OACI devrait conseiller les exploitants des centres de formation mais elle ne participe pas à l’exploitation de ceux-ci ;
- d) une priorité élevée doit être accordée à l’appui du programme de l’OACI concernant la prochaine génération des professionnels de l’aviation (NGAP) et à la mise en œuvre de stratégies et de cadres de gestion des performances humaines et des talents, notamment pour attirer, former, préparer, encourager et retenir la prochaine génération ;
- e) les activités de formation mondiale en aviation (GAT) devraient orienter et appuyer les possibilités de formation et d’apprentissage offertes aux États par l’OACI pour garantir la qualité, la normalisation, l’efficacité et l’efficience des produits livrables ;
- f) le Secrétaire général de l’OACI devrait renforcer les activités GAT autonomes, avec une structure de gouvernance claire, y compris des mécanismes pour les mandats financiers, techniques et de gestion, ainsi que des indicateurs de performance clés afin de répondre aux besoins d’apprentissage et de développement des États ;

3. *Prie instamment* les États de partager leurs plans stratégiques concernant l’apprentissage et le développement en aéronautique, y compris l’application concrète de la feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique de l’OACI (*Aviation Training and Capacity-Building Roadmap*), et de s’aider mutuellement à optimiser l’accès de leurs professionnels de l’aviation aux activités pédagogiques ;

4. *Invite les États* :

- a) à encourager la mise en place d’associations d’apprentissage et de développement en aéronautique ;
- b) à mettre en place des partenariats sur des questions liées à la formation et à l’apprentissage dans le cadre de la coopération régionale et de l’échange de connaissances, notamment en partageant les ressources de formation disponibles, les instructeurs, les concepteurs de programmes d’enseignement, les didacticiels et en établissant un registre des experts en formation aéronautique ;

5. *Charge* le Conseil de mettre en place un mécanisme de surveillance et d’évaluation axé sur la qualité, l’efficacité et l’efficience des activités GAT de l’OACI et de faire rapport aux États membres en conséquence ;

### Règles pratiques

1. Le Conseil devrait renforcer l'assistance fournie aux États membres pour l'harmonisation des niveaux de compétence des professionnels de l'aviation, y compris l'établissement de cadres de compétences pour tous les emplois liés à l'aviation. Ces efforts devraient être basés :

- a) sur l'analyse de données pour déterminer les exigences des postes, les performances humaines attendues, les priorités et les besoins ;
- b) sur les besoins de formation définis pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI ;
- c) sur une démarche de formation basée sur les compétences.

### **A40-26 : Transport spatial commercial (CST)**

*L'Assemblée,*

*Considérant que l'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que l'OACI a notamment pour buts et objectifs 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 et économique,*

*Considérant que l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que l'Organisation « [...] adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants [...] lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne »,*

*Considérant que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a examiné les aspects techniques du transport spatial commercial (CST), en particulier l'intersection de ce secteur avec celui de l'aviation, et que le Conseil a entériné la Recommandation d'AN-Conf/13 sur le CST,*

*Reconnaissant le rapport d'interdépendance entre les principes du droit aérien international et ceux du droit spatial international en ce qui concerne les vols de transport spatial commercial,*

*Reconnaissant la pertinence du mandat de l'OACI en ce qui concerne la prise en charge des vols de transport spatial international dans l'espace aérien ; l'utilisation conjointe des infrastructures ; la coimplantation de spatioports avec des aéroports ; l'utilisation d'aéronefs comme lanceurs ; et les phases de vol des véhicules spatiaux qui font appel à l'interaction avec l'atmosphère pour la portance,*

1. *Réaffirme le rôle de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur des questions concernant l'intersection du secteur du transport spatial commercial avec celui de l'aviation civile internationale ;*

2. *Charge le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général de consulter les États sur le rôle de l'OACI et de poursuivre la coordination avec les États, les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, le secteur privé, les milieux universitaires et les entités compétentes du système des Nations Unies afin de suivre le progrès et l'évolution du transport spatial commercial et de s'occuper des questions émergentes, y compris les incidences sur l'exploitation de l'aviation civile internationale.*

Le Comité examine la note A40-WP/126 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui examine les préoccupations concernant l'incidence continue des activités spatiales commerciales sur l'accès à l'espace aérien ainsi que la demande d'officialiser la mise au point de dispositions pour l'intégration des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé. Le Comité note que ces questions ont déjà été examinées durant la 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne et que celle-ci a conclu que pour l'instant aucun État membre de l'OACI n'a de dispositions mûres qui pourraient servir de base à l'élaboration de telles dispositions. Cependant, l'AN-Conf/13 a encouragé les États à partager toutes pratiques pertinentes concernant le chevauchement entre opérations spatiales et opérations aéronautiques de façon que le plus haut degré possible de sécurité soit préservé. Le Comité convient de la position de la 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne.

#### *Innovation*

La note A40-WP/14, présentée par le Conseil, reconnaît que le secteur de l'industrie aéronautique voit apparaître à un rythme rapide de nouvelles technologies et de nouveaux concepts d'exploitation. Ces innovations sont susceptibles d'améliorer considérablement la sécurité, la sûreté, la durabilité et l'accessibilité de l'aviation dans le monde et de la rendre plus abordable. Elles peuvent aussi mener à des processus réglementaires plus efficaces et rationalisés dans le secteur aéronautique. Il est par conséquent essentiel que l'aviation civile internationale prenne les mesures opportunes pour assurer le suivi de ces faits nouveaux et les évaluer de façon à pouvoir tirer parti de leurs avantages potentiels, et ce d'une manière qui permet à l'OACI de ne laisser aucun pays de côté dès le départ. Le Comité convient de l'évaluation contenue dans la note A40-WP/14. Il note que le budget de l'Organisation est limité et constitue une contrainte significative pour ce qui est de sa capacité de suivre le rythme de ces innovations. Le Comité convient qu'il est nécessaire de réaliser une évaluation du processus de l'OACI concernant la prise en compte de l'innovation.

Le Comité examine la note A40-WP/113, présentée par la France, l'Italie et la Suède, et constate que le secteur de l'aviation connaît des évolutions de plus en plus rapides, sur les plans de la technologie, des menaces et des attentes du public et que les États et l'Organisation ont de plus en plus de difficultés à suivre l'accélération du rythme de ces évolutions. Il recommande une association plus étroite avec l'industrie aéronautique, pas seulement au niveau des experts mais aussi au niveau stratégique, ce qui pourrait permettre aux États et à l'OACI de réagir de manière plus rapide.

Le Comité partage l'esprit de la note qui veut qu'une plus étroite association avec l'industrie au niveau des dirigeants exécutifs pourrait en effet avoir des effets positifs pour l'Organisation ; cependant, il note qu'il serait nécessaire d'établir clairement le mandat d'un tel engagement et qu'il convient d'étudier la question de façon plus approfondie. Dans ce contexte, le Comité n'appuie pas le projet de résolution de l'Assemblée tel qu'il est rédigé. Le Comité convient toutefois que le dialogue entre l'industrie et l'OACI devrait être intensifié et que le Conseil devrait être chargé de s'occuper de cette question. Cela étant, le Comité convient d'ajouter un paragraphe au dispositif du projet de résolution contenu dans la note A40-WP/14.

#### **A40-27 : Innovation en aviation**

*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 l'article 37 de la Convention stipule que l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants [...] et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne,

*Considérant* que plusieurs conférences de l'OACI ont reconnu les avantages et difficultés réels et potentiels qu'elle apporte à la sécurité, à l'efficacité, à la sûreté et à la durabilité économique et environnementale du transport aérien et qu'il faudrait offrir l'occasion aux États membres de tirer parti de ces avantages de manière à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté,

*Reconnaissant* que les dispositions de l'OACI s'appliquent à tous les utilisateurs de l'espace aérien civil, et que l'absence des activités de nature normative à l'échelle mondiale est susceptible d'entraver la mise au point de solutions technologiques innovantes et d'empêcher la concrétisation de leurs avantages en aviation ; et à cet égard, l'OACI peut tirer profit des interactions avec l'industrie pour recenser les avancées technologiques les plus récentes et les intégrer en temps voulu,

*Reconnaissant* que la cadence et la nature des innovations imposent aux organismes chargés de la réglementation aux niveaux national, régional et mondial de recourir aux nouvelles méthodologies qui facilitent l'évaluation et la mesure en temps voulu des avancées technologiques,

1. *Invite instamment* tous les États membres qui ont de l'expérience dans la facilitation de l'introduction de l'innovation en aviation civile et qui ont modifié leurs méthodes de réglementation afin de mieux évaluer et mesurer l'application de telles innovations à partager leur expérience avec d'autres États, à travers l'OACI ;
2. *Charge* le Conseil d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, ainsi que ses méthodes de travail avec l'industrie, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile ;
3. *Charge* le Conseil de l'OACI d'élaborer des politiques de haut niveau pour donner suite aux résultats de l'évaluation susmentionnée en s'appuyant sur les conclusions de l'évaluation à réaliser conformément au paragraphe 2 du dispositif, et ensuite, s'il le juge approprié et nécessaire, instaurer un cadre qui contribuera à veiller à l'élaboration opportune de politiques et de normes mondiales d'appui à l'amélioration continue de la sécurité, de l'efficacité, de la sûreté, de la facilitation, et de la performance économique et environnementale ;
4. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de renforcer les liens avec les États, les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé, les milieux universitaires et les organismes concernés du système des Nations Unies afin d'établir, au niveau stratégique, un dialogue

inclusif qui encouragera le renforcement de la collaboration et le partage d'expérience en matière d'innovation ;

5. *Charge* le Conseil d'envisager d'urgence la création avec l'industrie d'un organe de haut niveau chargé de lui fournir régulièrement des avis stratégiques en ce qui concerne l'innovation en aviation.

**A40-28 : 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 40<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 A39-11.

**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 A39-11, 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 modifient les articles 50 a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois), continuent d'être lents,*

*Notant également que, même si un nombre important d'États sont parties aux Protocoles qui introduisent les articles 3 bis et 83 bis de la Convention de Chicago, il est encore nécessaire de faire avancer davantage la ratification de ces protocoles,*

*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, le Protocole de Montréal de 2014 et les Protocoles concernant le texte authentique quinquélingue (1995) et le texte authentique en six langues (1998) de la Convention de Chicago ;

*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 ;

*Accueillant avec satisfaction* l'introduction en 2017 du cours sur le droit aérien international de l'OACI dont l'objectif est de permettre aux représentants d'autorités de l'aviation civile, d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne d'appuyer leurs organisations dans la mise en œuvre du droit aérien ;

*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 (passagers indisciplinés et 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 et perturbateurs à bord d'aéronefs,

*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 et 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 et 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,

*Notant en outre* la publication du Document 10117 de l'OACI — *Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés ou perturbateurs*, qui incorpore des changements corrélatifs à l'adoption du Protocole de Montréal de 2014 et contient une liste des infractions et des actes les plus susceptibles d'être commis à bord d'un aéronef par des passagers indisciplinés et perturbateurs ;

*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 et perturbateurs, en tenant compte des orientations fournies dans le *Manuel sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) et en incorporant dans la mesure du possible les dispositions de la législation type 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 et des actes indiqués dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements ou pour qu'ils lancent des poursuites administratives ou toute autre forme de procédure judiciaire ;

*Encourage* les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager l'introduction rapide et efficace de sanctions civiles et administratives dans les cas moins graves d'actes ou d'infractions liés à un comportement indiscipliné et perturbateur à bord d'un aéronef.

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

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

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

- 1) agression ou menace physique de commettre une telle agression contre un membre d'équipage ;
- 2) intimidation ou menace 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 ;
- 3) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins de :
  - a) protéger la sécurité de l'aéronef, de toutes personnes ou de tout bien se trouvant à bord ; ou
  - b) 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**

- 1) Commet une infraction toute personne qui accomplit à bord d'un aéronef 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, 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**

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

- 1) fumer dans les toilettes ou fumer ailleurs lorsque cela est interdit ;
- 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.

## 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,

Considérant que la 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne de 2018 a examiné l'état des technologies actuelles et futures en matière de système mondial de navigation aérienne,

1. *Reconnait* l'importance du huitième point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale (GNSS) », 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 tenir compte de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;
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).

## APPENDICE G

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

*L'Assemblée,*

*Rappelant* le rôle important que joue le droit (en particulier le droit aérien) pour aider l'OACI à atteindre ses buts et ses objectifs, et lui permettre ainsi qu'à ses États membres et au secteur de l'aviation, de réagir efficacement face aux occasions, aux menaces et aux défis nouveaux et émergents concernant le développement de l'aviation civile internationale,

*Reconnaissant* que les États membres doivent veiller à ce que des lois et des règlements appropriés soient élaborés pour mettre en œuvre la Convention de Chicago, les instruments de droit aérien pertinents et les dispositions de l'OACI, et appliqués conformément à cette convention, ces instruments et ces dispositions,

*Affirmant* que les conseillers juridiques en aviation civile et les praticiens du droit aérien jouent un rôle important en aidant leurs États et leurs organisations à appliquer les traités de droit aérien ainsi qu'à élaborer et à actualiser leurs lois et réglementations nationales afin de donner effet aux politiques nationales et aux exigences réglementaires et de promouvoir le respect des principes de droit,

*Considérant* que les conseillers juridiques doivent constamment actualiser et améliorer leurs compétences, leurs capacités et leurs aptitudes pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités,

*Se félicitant* de la tenue du premier Forum des conseillers juridiques en aviation civile, organisé par l'OACI et accueilli par Singapour en mai 2019, forum qui a permis aux conseillers juridiques, notamment ceux travaillant pour des organisations qui règlementent l'aviation civile, de partager et d'échanger des points de vue sur des questions d'actualité présentant un intérêt pour la communauté aéronautique internationale, et sur le renforcement de leur soutien à leurs organisations et à leurs États,

1. *Encourage* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à créer des postes spécialisés de conseillers juridiques internes dans leurs administrations de l'aviation civile ;

2. *Encourage* les États membres à utiliser les séminaires et ateliers de l'OACI, le cours de droit aérien international et d'autres événements analogues pour la formation et le perfectionnement continus de leurs conseillers juridiques et à envisager d'organiser de temps en temps de tels événements dans leurs États et leurs régions ;
3. *Invite* les États membres à soutenir l'initiative du Forum des conseillers juridiques en aviation civile et à envisager d'accueillir des réunions ultérieures de ce forum, ainsi qu'à encourager et à aider leurs conseillers juridiques à participer et à contribuer audit forum ;
4. *Demande* au Secrétaire général d'aider les États membres à acquérir et à tenir à jour les compétences appropriées des conseillers juridiques en aviation civile, notamment en élaborant un cadre de compétences permettant de renforcer leur rôle ;
5. *Prie instantamment* les États membres de soutenir les travaux de l'OACI dans le domaine juridique en encourageant leurs conseillers juridiques à participer activement aux travaux du Comité juridique, des sous-comités et équipes spéciales, des groupes d'experts, des groupes de travail et des autres organes similaires créés pour examiner les questions de droit aérien et élaborer des solutions juridiques.

**A40-29 : Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention**

*L'Assemblée,*

1. *Note* :
  - a) que les paragraphes 6.9 et 7.5 du Règlement financier disposent que, si l'Assemblée n'est pas en session, le Conseil fixe le montant des contributions et de l'avance au Fonds de roulement d'un nouvel État membre, sous réserve d'approbation ou d'ajustement par l'Assemblée lors de sa session suivante ;
  - b) que le Conseil a agi conformément à ces dispositions en ce qui concerne les États qui sont devenus membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale après la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée et qui sont soumis à contribution comme il est indiqué ci-dessous ;

2. *Confirme* en conséquence la décision du Conseil portant fixation des contributions et des avances au Fonds de roulement des États ci-après aux taux indiqués, ces taux de contribution devant s'appliquer à compter des dates de contribution indiquées :

<b>Nouvel État membre</b>	<b>Devenu membre le</b>	<b>Soumis à contribution à partir du</b>	<b>Taux de contribution</b>
Tuvalu	18 novembre 2017	1 <sup>er</sup> décembre 2017	0,06 %
Dominique	13 avril 2019	1 <sup>er</sup> mai 2019	0,06 %

**A40-30 : Contributions au Fonds général pour 2020, 2021 et 2022**

*L'Assemblée :*

*Décide :*

1. que les contributions des États membres fixées pour 2020, 2021 et 2022 conformément à l'article 61, Chapitre XII, de la Convention seront déterminées compte tenu des barèmes ci-dessous :

<b>États membres</b>	<b>Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022</b>
	<b>%</b>
<b>Afghanistan</b>	0,06
<b>Afrique du Sud</b>	0,29
<b>Albanie</b>	0,06
<b>Algérie</b>	0,11
<b>Allemagne</b>	5,08
<b>Andorre</b>	0,06
<b>Angola</b>	0,08
<b>Antigua-et-Barbuda</b>	0,06
<b>Arabie saoudite</b>	1,04
<b>Argentine</b>	0,70
<b>Arménie</b>	0,06
<b>Australie</b>	1,91
<b>Autriche</b>	0,55
<b>Azerbaïdjan</b>	0,07
<b>Bahamas</b>	0,06
<b>Bahreïn</b>	0,09
<b>Bangladesh</b>	0,09
<b>Barbade</b>	0,06
<b>Bélarus</b>	0,06
<b>Belgique</b>	0,70
<b>Belize</b>	0,06
<b>Bénin</b>	0,06
<b>Bhoutan</b>	0,06
<b>Bolivie (État plurinational de)</b>	0,06
<b>Bosnie-Herzégovine</b>	0,06

<b>États membres</b>	<b>Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022</b>
	<b>%</b>
<b>Botswana</b>	0,06
<b>Brésil</b>	2,27
<b>Brunéi Darussalam</b>	0,06
<b>Bulgarie</b>	0,06
<b>Burkina Faso</b>	0,06
<b>Burundi</b>	0,06
<b>Cabo Verde</b>	0,06
<b>Cambodge</b>	0,06
<b>Cameroun</b>	0,06
<b>Canada</b>	2,51
<b>Chili</b>	0,41
<b>Chine</b>	11,39
<b>Chypre</b>	0,06
<b>Colombie</b>	0,32
<b>Comores</b>	0,06
<b>Congo</b>	0,06
<b>Costa Rica</b>	0,06
<b>Côte d'Ivoire</b>	0,06
<b>Croatie</b>	0,06
<b>Cuba</b>	0,06
<b>Danemark</b>	0,42
<b>Djibouti</b>	0,06
<b>Dominique</b>	0,06
<b>Égypte</b>	0,23
<b>El Salvador</b>	0,06
<b>Émirats arabes unis</b>	2,17
<b>Équateur</b>	0,07
<b>Érythrée</b>	0,06
<b>Espagne</b>	1,78
<b>Estonie</b>	0,06

<b>États membres</b>	<b>Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022</b>
	<b>%</b>
<b>Eswatini</b>	0,06
<b>États-Unis</b>	20,50
<b>Éthiopie</b>	0,22
<b>Fédération de Russie</b>	2,23
<b>Fidji</b>	0,06
<b>Finlande</b>	0,41
<b>France</b>	3,66
<b>Gabon</b>	0,06
<b>Gambie</b>	0,06
<b>Géorgie</b>	0,06
<b>Ghana</b>	0,06
<b>Grèce</b>	0,28
<b>Grenade</b>	0,06
<b>Guatemala</b>	0,06
<b>Guinée</b>	0,06
<b>Guinée équatoriale</b>	0,06
<b>Guinée-Bissau</b>	0,06
<b>Guyana</b>	0,06
<b>Haïti</b>	0,06
<b>Honduras</b>	0,06
<b>Hongrie</b>	0,23
<b>Îles Cook</b>	0,06
<b>Îles Marshall</b>	0,06
<b>Îles Salomon</b>	0,06
<b>Inde</b>	0,95
<b>Indonésie</b>	0,59
<b>Iran (République islamique d')</b>	0,34
<b>Iraq</b>	0,10
<b>Irlande</b>	0,72
<b>Islande</b>	0,08

<b>États membres</b>	<b>Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022</b>
	<b>%</b>
<b>Israël</b>	0,43
<b>Italie</b>	2,44
<b>Jamaïque</b>	0,06
<b>Japon</b>	6,64
<b>Jordanie</b>	0,06
<b>Kazakhstan</b>	0,15
<b>Kenya</b>	0,06
<b>Kirghizistan</b>	0,06
<b>Kiribati</b>	0,06
<b>Koweït</b>	0,21
<b>Lesotho</b>	0,06
<b>Lettonie</b>	0,06
<b>Liban</b>	0,06
<b>Libéria</b>	0,06
<b>Libye</b>	0,06
<b>Lituanie</b>	0,06
<b>Luxembourg</b>	0,28
<b>Macédoine du Nord</b>	0,06
<b>Madagascar</b>	0,06
<b>Malaisie</b>	0,52
<b>Malawi</b>	0,06
<b>Maldives</b>	0,06
<b>Mali</b>	0,06
<b>Malte</b>	0,06
<b>Maroc</b>	0,12
<b>Maurice</b>	0,06
<b>Mauritanie</b>	0,06
<b>Mexique</b>	1,10
<b>Micronésie (États fédérés de)</b>	0,06
<b>Monaco</b>	0,06

<b>États membres</b>	<b>Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022</b>
	<b>%</b>
<b>Mongolie</b>	0,06
<b>Monténégro</b>	0,06
<b>Mozambique</b>	0,06
<b>Myanmar</b>	0,06
<b>Namibie</b>	0,06
<b>Nauru</b>	0,06
<b>Népal</b>	0,06
<b>Nicaragua</b>	0,06
<b>Niger</b>	0,06
<b>Nigéria</b>	0,18
<b>Norvège</b>	0,66
<b>Nouvelle-Zélande</b>	0,34
<b>Oman</b>	0,15
<b>Ouganda</b>	0,06
<b>Ouzbékistan</b>	0,06
<b>Pakistan</b>	0,16
<b>Palaos</b>	0,06
<b>Panama</b>	0,12
<b>Papouasie-Nouvelle-Guinée</b>	0,06
<b>Paraguay</b>	0,06
<b>Pays-Bas</b>	1,43
<b>Pérou</b>	0,19
<b>Philippines</b>	0,35
<b>Pologne</b>	0,60
<b>Portugal</b>	0,37
<b>Qatar</b>	1,05
<b>République arabe syrienne</b>	0,06
<b>République centrafricaine</b>	0,06
<b>République de Corée</b>	2,21
<b>République de Moldova</b>	0,06

<b>États membres</b>	<b>Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022</b>
	%
<b>République démocratique du Congo</b>	0,06
<b>République démocratique populaire lao</b>	0,06
<b>République dominicaine</b>	0,06
<b>République populaire démocratique de Corée</b>	0,06
<b>République-Unie de Tanzanie</b>	0,06
<b>Roumanie</b>	0,15
<b>Royaume-Uni</b>	4,19
<b>Rwanda</b>	0,06
<b>Sainte-Lucie</b>	0,06
<b>Saint-Kitts-et-Nevis</b>	0,06
<b>Saint-Marin</b>	0,06
<b>Saint-Vincent-et-les-Grenadines</b>	0,06
<b>Samoa</b>	0,06
<b>Sao Tomé-et-Principe</b>	0,06
<b>Sénégal</b>	0,06
<b>Serbie</b>	0,06
<b>Seychelles</b>	0,06
<b>Sierra Leone</b>	0,06
<b>Singapour</b>	0,93
<b>Slovaquie</b>	0,11
<b>Slovénie</b>	0,06
<b>Somalie</b>	0,06
<b>Soudan</b>	0,06
<b>Soudan du Sud</b>	0,06
<b>Sri Lanka</b>	0,08
<b>Suède</b>	0,67
<b>Suisse</b>	1,01
<b>Suriname</b>	0,06
<b>Tadjikistan</b>	0,06
<b>Tchad</b>	0,06

<b>États membres</b>	<b>Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022</b>	
	<b>%</b>	
<b>Tchéquie</b>	0,24	
<b>Thaïlande</b>	0,58	
<b>Timor-Leste</b>	0,06	
<b>Togo</b>	0,06	
<b>Tonga</b>	0,06	
<b>Trinité-et-Tobago</b>	0,06	
<b>Tunisie</b>	0,06	
<b>Turkménistan</b>	0,06	
<b>Turquie</b>	1,60	
<b>Tuvalu</b>	0,06	
<b>Ukraine</b>	0,08	
<b>Uruguay</b>	0,06	
<b>Vanuatu</b>	0,06	
<b>Venezuela (République bolivarienne du)</b>	0,51	
<b>Viet Nam</b>	0,18	
<b>Yémen</b>	0,06	
<b>Zambie</b>	0,06	
<b>Zimbabwe</b>	0,06	
		<b>100,00</b>

#### **A40-31 : Fonds de roulement**

*L'Assemblée :*

1. *Note :*
  - a) que, conformément à la Résolution A39-33, 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 2019 et noté qu'il n'a pas été nécessaire de recourir au Fonds en 2018 ;

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 2020, 2021 et 2022, 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 la Secrétaire générale sera autorisée, 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 2019, 2020 et 2021 ;
  - 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 A39-33.

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 A39-1.

**A40-32 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2016, 2017 et 2018 et examen des rapports de vérification correspondants**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2016, 2017 et 2018, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que la Corte dei Conti d'Italie (2014 et 2015), membre 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 de la Secrétaire générale faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2016 ;

2. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations de la Secrétaire générale faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2017 ;

3. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations de la Secrétaire générale faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2018 ;

4. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2016 ;

5. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2017 ;

6. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2018.

#### **A40-33 : 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 examiné les candidatures proposées par les États membres en 2019 et approuvé la nomination de M. Michel Huissoud, Président Contrôle fédéral des finances de Suisse au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour 2020, 2021 et 2022, conformément à la Règle 13.1 du Règlement financier.
2. *Adresse* ses sincères félicitations à M. Giuseppe Cogliandro, Président de la Chambre d'audits pour les affaires communautaires et internationales de Corte dei Conti d'Italie, ainsi qu'à M. Raffaele Squitieri, Président de la Corte dei Conti d'Italie et à M. Angelo Buscema, Président de la Corte dei Conti d'Italie, pour la haute des services rendus à l'organisation en tant que Commissaires aux comptes (2014-2019) et pour l'assistance efficace et utile qu'ils ont apportée durant cette période aux fonctionnaires et aux organes de l'OACI.
3. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer M. Michel Muissoud, Président du Contrôle fédéral des finances de Suisse comme Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices financiers 2020, 2021 et 2022.

#### **A40-34 : Budgets pour 2020, 2021 et 2022**

A. *L'Assemblée*, en ce qui a trait au Budget pour 2020-2021-2022, *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 2020, 2021 et 2022, 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 2020, 2021 et 2022 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

	2020	2021	2022
<b>Dépenses estimatives</b>	10 520 000	10 680 000	10 830 000

*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* :

- que, séparément pour les exercices financiers 2020, 2021 et 2022, 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 :

	2020	2021	2022	Total
<b>Objectif stratégique (programmes)</b>				
SÉCURITÉ	31 590 000	32 459 000	33 218 000	97 267 000
CAPACITÉ ET EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	19 747 000	20 569 000	21 396 000	61 712 000
SÛRETÉ ET FACILITATION	13 844 000	14 530 000	15 433 000	43 807 000
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN	5 111 000	5 104 000	5 096 000	15 311 000
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	5 165 000	5 539 000	6 539 000	17 243 000
<b>Soutien du Programme</b>	12 898 000	13 303 000	14 919 000	41 120 000
<b>Gestion et administration</b>	14 957 000	15 442 000	15 856 000	46 255 000
<b>TOTAL DES CRÉDITS PROPOSÉS</b>	<b>103 312 000</b>	<b>106 946 000</b>	<b>112 457 000</b>	<b>322 715 000</b>
Opérationnel	102 324 000	106 336 000	111 754 000	320 414 000
Immobilisations	988 000	610 000	703 000	2 301 000

2. que les crédits totaux annuels distincts seront financés comme suit en dollars canadiens, conformément aux dispositions du Règlement financier.

	2020	2021	2022	Total
a) Contributions des États	91 969 000	95 577 000	101 058 000	288 605 000
b) Remboursement provenant du Fonds AOSC	1 202 000	1 202 000	1 202 000	3 606 000
c) Virement de l'excédent ARGF	9 649 000	9 648 000	9 648 000	28 946 000
d) Recettes accessoires	491 000	519 000	548 000	1 558 000
<b>TOTAL :</b>	<b>103 312 000</b>	<b>106 946 000</b>	<b>112 457 000</b>	<b>322 715 000</b>

— FIN —





**NON MIS EN VENTE**  
Imprimé à l'OACI