



OACI

Doc 10184

Résolutions de l'Assemblée en vigueur
(au 7 octobre 2022)



Publié sous l'autorité du Secrétaire général

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10184

Résolutions de l'Assemblée en vigueur
(au 7 octobre 2022)

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 10184, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)*

Commande n° : 10184

ISBN 978-92-9265-989-9 (version imprimée)

ISBN 978-92-9275-058-9 (version électronique incorporant le rectificatif n° 1)

© OACI 2023

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

PRÉFACE

On trouvera dans le présent document le texte de toutes les résolutions de l'Assemblée de l'OACI en vigueur à la fin de sa 41^e session (septembre-octobre 2022).

Le document est divisé en dix parties, dont sept sont subdivisées en sections (la table des matières donne la liste des parties et des subdivisions). Le texte de chaque résolution figure dans la partie ou section appropriée. Lorsqu'une résolution ou partie de résolution se rapporte à deux ou plusieurs parties ou sections, on trouvera le texte complet de la résolution à l'endroit jugé le plus approprié, et seulement le numéro et le titre de la résolution apparaissent dans les autres parties ou sections.

Le présent document renferme, en plus du texte des résolutions en vigueur (parties I à X) :

- les réserves consignées par certaines délégations au sujet des résolutions adoptées par l'Assemblée et qui sont encore en vigueur (appendice A) ;
- une liste des résolutions résultant des intégrations, avec indication de leur origine (appendice B) ;
- une liste des résolutions qui ont été intégrées, avec indication de la résolution résultante (appendice C) ;
- un index par sujet des résolutions en vigueur (appendice D) ;
- un index des résolutions en vigueur (appendice E).

Le texte des résolutions ou parties de résolutions qui ne sont plus en vigueur peut être consulté à l'adresse https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions_fr.aspx.

C'est à la 19^e session (extraordinaire), en 1973, que les résolutions ont, pour la première fois, été adoptées dans leur version russe. Il existe donc un texte russe authentique pour les résolutions adoptées à cette session et à toutes les sessions ultérieures. La version russe du présent document contient les traductions établies par le Secrétariat pour les résolutions en vigueur qui ont été adoptées lors des dix-huit premières sessions de l'Assemblée.

C'est à sa 24^e session que, pour la première fois, l'Assemblée a adopté ses résolutions dans leur version arabe. Il existe donc un texte arabe authentique de toutes les résolutions adoptées à la 24^e session et aux sessions ultérieures.

C'est à sa 33^e session que, pour la première fois, l'Assemblée a adopté ses résolutions dans leur version chinoise. Il existe donc un texte chinois authentique de toutes les résolutions adoptées à la 33^e session et aux sessions ultérieures.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Partie I. Questions constitutionnelles et de politique générale.....	I-1
La Convention relative à l'aviation civile internationale	I-1
Membres de l'OACI	I-14
L'Organisation et ses organes.....	I-15
Règlement intérieur permanent de l'Assemblée.....	I-30
Relations avec les États contractants.....	I-40
Relations avec des organisations internationales et d'autres organismes	I-54
Politique générale relative à des programmes spéciaux	I-62
Partie II. Navigation aérienne.....	II-1
Commission de navigation aérienne, ses organes subsidiaires, réunions techniques et participation des États	II-1
Secrétariat technique.....	II-2
Politique permanente et règles pratiques relevant du domaine de la navigation aérienne	II-2
Annexes, PANS et manuels	II-25
Plans régionaux.....	II-25
Mise en œuvre	II-25
Programmes spéciaux.....	II-31
Navigabilité et exploitation des aéronefs	II-43
Licences du personnel et formation.....	II-45
Enquêtes sur les accidents d'aviation.....	II-53
Unités de mesure	II-53
Installations, services et personnel au sol	II-53
Mesures techniques contre les actes d'intervention illicite	II-55
Partie III. Transport aérien	III-1
Politique permanente du transport aérien.....	III-1
Partie IV. Financement collectif.....	IV-1
Partie V. Questions juridiques.....	V-1
Partie VI. Coopération technique	VI-1
Partie VII. Intervention illicite.....	VII-1
Questions générales.....	VII-1
Politique permanente de l'OACI relative à l'intervention illicite	VII-4
Autres questions relatives à l'intervention illicite.....	VII-21
Partie VIII. Organisation et personnel.....	VIII-1
Questions d'organisation	VIII-1
Politique générale relative au personnel.....	VIII-1
Recrutement et déploiement	VIII-3
Nominations et avancement	VIII-8
Sujets divers.....	VIII-9

	<i>Page</i>
Partie IX. Services linguistiques et administratifs.....	IX-1
Services linguistiques.....	IX-1
Services administratifs.....	IX-5
Partie X. Questions financières.....	X-1
Règlement financier.....	X-1
Contributions.....	X-15
Budgets.....	X-36
Fonds de roulement.....	X-47
Arriérés de contributions.....	X-50
Comptes et rapports de vérification.....	X-54
Sujets divers.....	X-61
Appendice A.....	A-1
Réserves aux résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OACI	
Appendice B.....	B-1
Liste des résolutions résultant des intégrations, avec indication de leur origine	
Appendice C.....	C-1
Liste des résolutions qui ont été intégrées, avec indication de la résolution résultante	
Appendice D.....	D-1
Index par sujet des résolutions en vigueur	
Appendice E.....	E-1
Index des résolutions en vigueur	

PARTIE I. QUESTIONS CONSTITUTIONNELLES ET DE POLITIQUE GÉNÉRALE

LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A29-1 : Célébration du 50^e anniversaire de l'OACI (1994)
--

L'Assemblée,

Considérant que le 7 décembre 1994 marquera le 50^e anniversaire de la signature à Chicago de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* déclare 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 que l'article 44 de ladite convention dispose que l'OACI doit « (...) élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et (...) promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à (...) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant que l'Organisation de l'aviation civile internationale, établie par la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, réussit depuis 1944 à atteindre les buts et objectifs ci-dessus,

Considérant qu'il est souhaitable que soit pleinement reconnue l'importante contribution de l'aviation civile au bien-être social et économique des peuples du monde,

Considérant que l'OACI continue de travailler avec les États et par l'intermédiaire de leurs organisations régionales et internationales à faire en sorte que le développement de l'aviation civile internationale continue de contribuer à la paix et au développement internationaux,

1. *Approuve* l'établissement par le Conseil d'un programme d'activités qui comprendra une conférence/réunion d'importance au siège de l'OACI, le 7 décembre 1994, ainsi que la distribution de publications appropriées ;
2. *Prie instamment* les États membres d'établir un point de contact national et de lancer un programme d'activités au niveau national, financé avec des ressources locales, afin de célébrer l'anniversaire comme il convient ;
3. *Prie instamment* les États membres de coopérer avec les bureaux régionaux de l'OACI à l'élaboration d'un programme d'activités pour lequel des fonds pourraient être obtenus dans chacune des régions ;
4. *Autorise* le Conseil à collaborer avec l'ONU et ses institutions spécialisées au lancement d'activités visant à mettre en lumière le rôle de l'aviation civile dans leurs travaux ;
5. *Déclare* le 7 décembre de chaque année, à compter de 1994, Journée de l'aviation civile internationale et charge le Secrétaire général d'en informer le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

A4-3 : Politique et programme en matière d'amendement de la Convention

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a, lors de sa 2^e session, chargé le Conseil de procéder à l'étude de la Convention, de soumettre à l'Assemblée de 1950 des propositions d'amendement, et de préparer, à cet effet, un programme comprenant un calendrier de travail,

Considérant que le Conseil et ses organes auxiliaires, après une étude approfondie de la question, ont conclu qu'un grand nombre des amendements proposés ne peuvent donner lieu à des décisions immédiates et qu'aucun d'entre eux ne nécessite de décision de l'Assemblée en 1950,

Considérant que le Conseil a décidé de ne recommander à l'Assemblée de 1950 aucun amendement et qu'il estime que l'Assemblée de 1950 ne devrait adopter aucun amendement à la Convention,

Considérant que le Conseil a sollicité l'avis de l'Assemblée sur certaines questions de principe, de méthode et de procédure exposées dans la 5^e partie du rapport du Conseil sur l'amendement de la Convention de Chicago (A4-WP/20, P/7),

Décide :

1. qu'un amendement de la Convention peut être justifié lorsque les deux cas ci-après se présentent, isolément ou simultanément :
 - 1) l'expérience prouve que l'amendement est nécessaire ;
 - 2) il est possible de démontrer que l'amendement est utile ou souhaitable ;
2. que, dans l'avenir immédiat, aucun programme de révision générale de la Convention ne devrait être préparé ;
3. que la Convention ne devrait être amendée qu'au moyen d'amendements spécifiques ;
4. que l'article 94 de la Convention devrait être maintenu sous sa forme actuelle ;
5. qu'aucune procédure déterminée, à incorporer aux protocoles d'amendement, ne devrait être adoptée au cours de la présente session de l'Assemblée ;
6. que les dispositions de la présente résolution ne préjugent pas la responsabilité incombant au Conseil d'examiner, conformément à la présente résolution, tous les amendements spécifiques découlant de résolutions antérieures de l'Assemblée, ou proposés par un État contractant ou par un organe de l'OACI, y compris les amendements (autres que ceux relatifs à l'article 94) soumis au Conseil avant la 4^e session de l'Assemblée en application de la résolution A2-5 de l'Assemblée, et de présenter à l'Assemblée des propositions à ce sujet ;
7. que le Conseil ne devrait pas prendre l'initiative de proposer à l'Assemblée un amendement à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, à moins qu'il n'estime qu'un tel amendement présente un caractère urgent ;
8. que tout État contractant qui désire proposer un amendement à la Convention devrait soumettre par écrit sa proposition au Conseil, six mois au moins avant la date d'ouverture de la session de l'Assemblée au cours de laquelle l'amendement sera présenté. Le Conseil étudiera cette proposition et la transmettra aux États contractants accompagnée de ses observations ou recommandations, au moins trois mois avant la date d'ouverture de ladite session de l'Assemblée.

A1-3 : Nouvel article 93 *bis*

**A8-1 : Amendements des articles 48, alinéa a), 49, alinéa e),
et 61**

A8-4 : Amendement de l'article 45

A13-1 : Amendement de l'article 50, alinéa a)

A14-5 : Amendement de l'article 48, alinéa a)

A17A-1 : Amendement de l'article 50, alinéa a)

A18-2 : Amendement de l'article 56

A21-2 : Amendement de l'article 50, alinéa a)

**A22-2 : Amendement concernant le texte authentique de
la Convention en langue russe**

A23-2 : Nouvel article 83 *bis*

A25-1 : Nouvel article 3 *bis*

**A27-2 : Amendement de l'article 56 de la *Convention
relative à l'aviation civile internationale***

A28-1 : Amendement de l'article 50, alinéa a)

**A32-2 : Amendement de la *Convention relative à l'aviation
civile internationale* concernant le texte authentique
en langue chinoise**

A16-16 : Textes français et espagnol de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*

L'Assemblée,

Considérant que la résolution A3-2 invitait le Conseil à prendre des dispositions en vue de pourvoir l'Organisation de textes français et espagnol de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ces textes ne devant être utilisés que pour les besoins de l'Organisation,

Considérant que le Conseil a adopté, par suite de cette résolution et en vue desdits besoins, les textes français et espagnol qui figurent dans le Doc 7300/3,

Considérant que la Conférence internationale sur le texte authentique trilingue de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) a adopté, le 20 septembre 1968, à Buenos Aires et a ouvert à la signature le 24 septembre 1968 un protocole (appelé ci-après Protocole de Buenos Aires) auquel est annexé un texte de ladite convention dans les langues française et espagnole,

Considérant qu'il est souhaitable que le texte de la Convention dans les langues française et espagnole joint au Protocole de Buenos Aires entre en usage le plus tôt possible,

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'accepter le Protocole de Buenos Aires dès que possible ;
2. *Décide* que le texte de la Convention dans les langues française et espagnole joint au Protocole de Buenos Aires sera utilisé dorénavant par l'Organisation ;
3. *Recommande* aux États contractants de n'utiliser dans leurs communications en langue française ou espagnole, aux fins de référence dans leurs relations avec l'Organisation ou avec d'autres États contractants, que le texte de la Convention dans ces langues joint au Protocole de Buenos Aires ;
4. *Abroge* la résolution A3-2.

A22-2 : Amendement de la Convention de Chicago concernant le texte authentique de ladite convention en langue russe

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie, lors de sa 22^e session à Montréal, le 30 septembre 1977,

Ayant noté la résolution A21-13 relative au texte authentique en langue russe de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Ayant noté que les États contractants ont manifesté le désir général d'un texte authentique de ladite convention en langue russe,

Ayant jugé nécessaire d'amender, aux fins précitées, la *Convention relative à l'aviation civile internationale* faite à Chicago le 7 décembre 1944,

1. *Approuve*, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de ladite convention, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'apporter à ladite convention :

Remplacer le texte actuel du dernier paragraphe de la Convention par le texte ci-après :

« Fait à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Les textes de la présente Convention rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe font également foi. Ces textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce gouvernement aux gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.). » ;

2. *Fixe*, conformément aux dispositions dudit article 94, alinéa a), de ladite convention, à quatre-vingt-quatorze le nombre d'États contractants dont la ratification dudit amendement proposé est nécessaire pour que ledit amendement entre en vigueur ;

3. *Décide* que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira un protocole dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, incorporant l'amendement proposé précité et les éléments ci-après :

- a) Le Protocole sera signé par le Président de l'Assemblée et son Secrétaire général.
- b) Le Protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui aura ratifié ladite convention *relative à l'aviation civile internationale* ou y aura adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur à l'égard des États qui l'auront ratifié à la date à laquelle le quatre-vingt-quatorzième instrument de ratification aura été déposé.
- e) Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États contractants de la date de dépôt de chaque ratification du Protocole.
- f) Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États parties à ladite convention de la date à laquelle le Protocole entrera en vigueur.
- g) À l'égard de tout État contractant qui ratifiera le Protocole après ladite date, le Protocole entrera en vigueur à la date du dépôt de son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

A22-3 : Ratification du Protocole portant modification de la disposition finale de la Convention

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé d'amender la disposition finale de la Convention afin d'y mentionner expressément le texte authentique en langue russe de la Convention,

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

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier dès que possible l'amendement à la disposition finale de la Convention ;

2. *Charge* le Secrétaire général de porter immédiatement la présente résolution à l'attention des États contractants en vue d'atteindre l'objectif mentionné ci-dessus.

A24-3 : Ratification du Protocole portant modification de la disposition finale de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*

L'Assemblée,

Rappelant sa résolution A22-3 relative à la ratification du Protocole portant modification de la disposition finale de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, afin que le texte authentique en langue russe de la Convention soit mentionné expressément dans cette disposition,

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

Prie instamment tous les États contractants de ratifier dès que possible l'amendement à la disposition finale de la Convention.

A31-29 : Ratification du Protocole portant amendement de la clause finale de la Convention

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé d'amender la clause finale de la Convention afin d'y mentionner expressément le texte authentique en langue arabe de la Convention,

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

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier dès que possible l'amendement de la clause finale de la Convention ;
2. *Charge* le Secrétaire général de porter immédiatement la présente résolution à l'attention des États contractants en vue d'atteindre l'objectif mentionné ci-dessus.

A32-2 : Amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* concernant le texte authentique en langue chinoise

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie, lors de sa 32^e session à Montréal, le 22 septembre 1998,

Ayant noté que les États contractants ont manifesté le désir général que des mesures soient prises pour garantir qu'un texte authentique en langue chinoise de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* faite à Chicago le 7 décembre 1944 sera disponible,

Ayant jugé nécessaire d'amender, aux fins précitées, la *Convention relative à l'aviation civile internationale* faite à Chicago le 7 décembre 1944,

1. *Approuve*, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de ladite convention, l'amendement ci-après qui a pour effet de remplacer le texte actuel du dernier paragraphe de la Convention par le texte ci-après :

« Fait à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Les textes de la présente Convention rédigés dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe font également foi. Ces textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce gouvernement aux gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.). » ;

2. *Fixe*, conformément aux dispositions dudit article 94, alinéa a), de ladite convention, à cent vingt-quatre (124) le nombre d'États contractants dont la ratification dudit amendement proposé est nécessaire pour que ledit amendement entre en vigueur ;

3. *Décide* que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira un protocole dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, incorporant l'amendement proposé précité et les éléments ci-après :

- a) Le Protocole sera signé par le Président de l'Assemblée et son Secrétaire général.
- b) Le Protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui aura ratifié ladite convention *relative à l'aviation civile internationale* ou y aura adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur à l'égard des États qui l'auront ratifié à la date à laquelle le 124^e instrument de ratification aura été déposé.
- e) Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États contractants de la date de dépôt de chaque ratification du Protocole.
- f) Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États parties à ladite convention de la date à laquelle le Protocole entrera en vigueur.
- g) À l'égard de tout État contractant qui ratifiera le Protocole après ladite date, le Protocole entrera en vigueur à la date du dépôt de son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

A32-3 : Ratification du Protocole portant amendement de la clause finale de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>
--

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé d'amender la clause finale de la Convention afin d'y mentionner expressément le texte authentique en langue chinoise de la Convention,

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

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier dès que possible l'amendement de la clause finale de la Convention ;
2. *Charge* le Secrétaire général de porter immédiatement la présente résolution à l'attention des États contractants en vue d'atteindre l'objectif mentionné ci-dessus.

A23-2 : Amendement à la Convention de Chicago concernant le transfert de certaines fonctions et obligations

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie à Montréal, le 6 octobre 1980, en sa 23^e session,

Ayant pris acte des résolutions A21-22 et A22-28 sur la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs en exploitation internationale,

Ayant pris acte du projet d'amendement à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* établi par la 23^e session du Comité juridique,

Ayant pris acte du désir général des États contractants de permettre le transfert de certaines fonctions et obligations de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant d'un aéronef en cas de location, d'affrètement ou de banalisation ou de tout arrangement similaire relatif audit aéronef,

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

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

Insérer après l'article 83 le nouvel article 83 *bis* ci-après :

« Article 83 *bis*

Transfert de certaines fonctions et obligations

- a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.
- b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.
- c) Les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77. » ;

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

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

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

A23-3 : Ratification du Protocole insérant l'article 83 bis dans la Convention de Chicago

L'Assemblée,

Ayant adopté la résolution A23-2 qui amende la Convention de Chicago par l'addition d'un nouvel article 83 bis,

Prie instamment tous les États contractants d'effectuer les modifications nécessaires dans leur législation nationale et de ratifier l'amendement dès que possible.

A25-1 : Amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (article 3 bis)

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie à Montréal, le 10 mai 1984, en sa 25^e session (extraordinaire),

Ayant pris acte 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,

Ayant pris acte 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,

Ayant pris acte qu'il est nécessaire que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée,

Ayant pris acte que, conformément aux considérations élémentaires d'humanité, la sécurité et la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs civils doivent être assurées,

Ayant pris acte du fait que, dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* faite à Chicago le 7 décembre 1944, les États contractants

- reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire,
- 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, et
- conviennent de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention,

Ayant pris acte de la détermination des États contractants de prendre des mesures appropriées visant à empêcher la violation de l'espace aérien des autres États et l'utilisation de l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention et de renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale,

Ayant pris acte du désir général des États contractants de réaffirmer le principe du non-recours à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol,

1. *Décide* qu'il est souhaitable d'amender en conséquence la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944 ;

2. *Approuve*, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de la Convention mentionnée ci-dessus, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'apporter à ladite convention :

Insérer, après l'article 3, un nouvel article 3 *bis* :

« Article 3 *bis*

- a) Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies.
- b) Les États contractants reconnaissent que chaque État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention ; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. À cet effet, les États contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa a) du présent article. Chaque État contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.
- c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa b) du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour

faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État de se conformer à cet ordre. Chaque État contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

- d) Chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa a) et ne déroge pas aux alinéas b) et c) du présent article. » ;

3. *Fixe*, conformément à la disposition dudit article 94, alinéa a), de ladite convention, à cent deux le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement ;

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

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

A25-2 : Ratification du Protocole insérant l'article 3 <i>bis</i> dans la Convention de Chicago
--

L'Assemblée, réunie en sa 25^e session (extraordinaire),

Ayant unanimement approuvé un amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* insérant un nouvel article supplémentaire 3 *bis* dans cette convention,

Prie instamment tous les États contractants de ratifier dès que possible le Protocole insérant l'article 3 *bis* dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

Demande au Secrétaire général de porter cette résolution à l'attention de tous les États contractants.

A27-1 : Ratification du Protocole insérant l'article 3 bis dans la Convention de Chicago

L'Assemblée,

Considérant qu'à sa 25^e session (extraordinaire), en 1984, elle a unanimement approuvé un amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* insérant un nouvel article 3 bis dans cette convention,

Considérant que ses résolutions A25-2 et A26-2, et les résolutions du Conseil du 14 juillet et du 7 décembre 1988, lançaient un appel à tous les États qui ne l'avaient pas encore fait pour qu'ils ratifient dès que possible le Protocole insérant le nouvel article 3 bis dans la Convention,

Considérant que, dans sa résolution A26-2, l'Assemblée a noté la lenteur des progrès réalisés dans la ratification des protocoles portant amendement de la Convention de Chicago,

Considérant que le nouvel article 3 bis énonce des principes fondamentaux essentiels au développement sûr de l'aviation civile internationale,

Considérant qu'il est souhaitable que l'article entre en vigueur le plus tôt possible,

Lance un appel urgent à tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait pour qu'ils ratifient, dès que possible, le Protocole insérant l'article 3 bis dans la Convention de Chicago.

A25-3 : Coopération entre les États contractants pour assurer la sécurité de l'aviation civile internationale et pour promouvoir les buts de la Convention de Chicago

L'Assemblée,

Prenant acte de la résolution A25-1 adoptée unanimement ce jour par l'Assemblée,

Reconnaissant que la sécurité de l'aviation civile internationale exige que tous les États reconnaissent l'importance de la sécurité et de la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs civils et qu'elle est améliorée par des mesures efficaces de coordination à l'égard de questions relatives à la navigation aérienne,

Convaincue que des mesures pratiques de coopération entre États contractants sont indispensables pour assurer la sécurité de l'aviation civile internationale et pour promouvoir les buts de la Convention de Chicago,

Consciente du fait qu'il est souhaitable d'améliorer la coordination des systèmes de communication civils et militaires et des services du contrôle de la circulation aérienne de manière à améliorer la sécurité de l'aviation civile durant l'identification et l'interception des aéronefs civils,

Reconnaissant qu'il importe d'encourager les États à harmoniser les procédures d'interception des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État,

1. *Demande* aux États contractants :

- a) de coopérer dans toute la mesure possible à la réduction de la nécessité de l'interception des aéronefs civils ;

- b) de coopérer dans toute la mesure possible à l'amélioration de la coordination des systèmes de communication civils et militaires et des services du contrôle de la circulation aérienne de manière à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale durant l'identification et l'interception des aéronefs civils ;
 - c) de s'efforcer autant que possible d'harmoniser les procédures d'interception des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État ;
 - d) de s'efforcer autant que possible d'assurer l'observation de procédures uniformes de navigation et d'exécution des vols par les équipages de conduite des aéronefs civils ;
2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les travaux entrepris par les organes compétents, notamment la Commission de navigation aérienne et le Comité juridique, soient poursuivis.

**A29-19 : Aspects juridiques des communications air-sol
à l'échelle mondiale**

L'Assemblée,

Considérant que le Comité juridique, à sa 28^e session, a examiné la question des « aspects juridiques des communications air-sol à l'échelle mondiale »,

Considérant que le Comité juridique a interprété l'alinéa a) de l'article 30 de la Convention de Chicago comme reconnaissant la souveraineté des États dans l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire et assujettissant la correspondance publique aux règlements de l'État survolé,

Considérant que le Comité juridique a recommandé au Conseil d'inviter l'Assemblée à adopter une résolution qui tienne compte de la recommandation du Comité,

Décide :

1. qu'aucune des dispositions de l'alinéa b) de l'article 30 de la Convention de Chicago ne doit être interprétée comme empêchant l'utilisation par des personnes ne détenant pas une licence des appareils émetteurs installés à bord d'un aéronef, lorsque cette utilisation concerne des communications air-sol sans rapport avec la sécurité ;
2. que tous les États membres doivent faire en sorte qu'une telle utilisation de ces appareils ne soit pas interdite dans leur espace aérien ;
3. qu'une telle utilisation de ces appareils doit être soumise aux conditions établies en annexe à la présente résolution.

ANNEXE

Toutes les fois qu'un État membre est l'État d'immatriculation (ou l'État de l'exploitant, en vertu de l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, lorsqu'il entrera en vigueur et sera appliqué à un cas particulier) d'un aéronef, l'appareil émetteur installé à bord de l'aéronef peut, lorsque celui-ci se trouve à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un autre État membre, être utilisé pour des transmissions radio air-sol sans rapport avec la sécurité, sous réserve des conditions suivantes :

- 1) respect des conditions de la licence relative à l'installation et à l'utilisation de cet appareil, délivrée par l'État d'immatriculation (ou l'État de l'exploitant) de l'aéronef ;

- 2) toute personne peut utiliser cet appareil pour des transmissions radio air-sol sans rapport avec la sécurité à condition qu'il soit toujours sous le contrôle d'un opérateur titulaire d'une licence délivrée par l'État d'immatriculation (ou l'État de l'exploitant) de l'aéronef ;
- 3) respect des conditions de la Convention internationale des télécommunications et du Règlement de radio-communications adopté en vertu de cette convention, tel qu'il est amendé de temps à autre, y compris les fréquences radio applicables, l'évitement du brouillage préjudiciable d'autres services et la priorité des communications aéronautiques liées aux situations de détresse, à la sécurité et à la régularité des vols ;
- 4) respect de toutes conditions techniques et opérationnelles établies dans les règlements applicables de l'État membre dans le territoire ou au-dessus du territoire duquel l'aéronef est exploité.

MEMBRES DE L'OACI

A1-3 : Amendement à la Convention (article 93 bis)

Attendu que l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies a recommandé que le Gouvernement franquiste de l'Espagne soit expulsé des institutions spécialisées, créées par l'Organisation des Nations Unies ou les Organisations qui lui sont affiliées, et ne soit pas admis à participer aux conférences ou à tous autres travaux de l'Organisation des Nations Unies ou de ses institutions spécialisées, jusqu'à ce qu'un nouveau gouvernement agréé soit constitué en Espagne,

Attendu que l'Assemblée générale, lorsqu'elle a approuvé le projet d'accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI, a posé comme condition de son approbation que l'OACI se soumette à toute décision de l'Assemblée générale concernant l'Espagne franquiste,

En conséquence, l'Assemblée de l'OACI, désirant se conformer à la recommandation de l'Assemblée générale et désirant se soumettre aux conditions posées par l'Assemblée générale pour son approbation du projet d'accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI, approuve, par la présente, l'amendement suivant proposé pour la Convention de l'aviation civile internationale conformément à l'article 94 de la Convention :

« Article 93 bis

- a) Nonobstant les dispositions des articles 91, 92 et 93 ci-dessus,
 - 1) tout État dont le gouvernement fait l'objet de la part de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies d'une recommandation tendant à le priver de sa qualité de membre d'institutions internationales, établies par l'Organisation des Nations Unies ou reliées à celle-ci, cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
 - 2) tout État qui est exclu de l'Organisation des Nations Unies cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale à moins que l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies joigne à son acte d'exclusion une recommandation contraire.
- b) Tout État qui cesse d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en application des dispositions du paragraphe a) ci-dessus, peut, avec l'accord de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, être admis à nouveau dans l'Organisation de l'aviation civile internationale sur sa demande, et avec l'approbation du Conseil votée à la majorité.

- c) Les membres de l'Organisation qui sont suspendus de l'exercice des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de l'Organisation des Nations Unies, sont, à la requête de cette dernière, suspendus des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de la présente Organisation. »

A1-9 : Examen des demandes d'admission à l'OACI

Considérant qu'il est souhaitable que toutes les nations adhèrent universellement à l'Organisation de l'aviation civile internationale afin que celle-ci puisse contribuer de la façon la plus utile à la sécurité aérienne et au développement efficace et méthodique du transport aérien,

Considérant qu'il est souhaitable de hâter l'examen des demandes d'adhésion,

Considérant que les articles 92, alinéa a), et 93 de la Convention contiennent des dispositions relatives aux demandes d'adhésion de certains États,

Considérant que depuis la signature de la Convention en décembre 1944, l'Organisation des Nations Unies a été créée,

Considérant qu'un accord en vue d'établir certains rapports entre cette Organisation et l'Organisation des Nations Unies a été approuvé par la présente Assemblée et que cet accord stipule que toute demande d'adhésion provenant d'États autres que ceux mentionnés à l'article 92, alinéa a), de la Convention doit être immédiatement transmise par cette Organisation à l'Organisation des Nations Unies,

Considérant que les demandes d'adhésion provenant d'un État autre que ceux prévus à l'article 92, alinéa a), de la Convention peuvent être acceptées en dehors des sessions de l'Assemblée,

En conséquence l'Assemblée décide :

qu'au cas où une demande d'adhésion à cette Organisation serait présentée en dehors d'une session de l'Assemblée par un État autre que ceux prévus à l'article 92, alinéa a), de la Convention, le Conseil pourra, conformément à l'article 93 de la Convention et en attendant de soumettre cette demande à la prochaine Assemblée conformément à ce même article, consulter l'État ou les États envahis ou attaqués pendant la guerre 1939-1945 par l'État qui a posé sa candidature.

L'ORGANISATION ET SES ORGANES

A13-1 : Amendement à l'article 50, alinéa a), de la Convention portant à vingt-sept le nombre des membres du Conseil

L'Assemblée,

S'étant réunie à Montréal, le 19 juin 1961, en sa 13^e session (extraordinaire),

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

Ayant estimé qu'il était justifié de pourvoir le Conseil de six sièges de plus et de porter ainsi de vingt et un à vingt-sept le nombre total des membres, et

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

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

« Remplacer l'expression "vingt et un" par "vingt-sept" à l'alinéa a) de l'article 50 de la Convention » ;

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

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

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

A17A-1 : Amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention portant à trente le nombre des membres du Conseil

L'Assemblée,

S'étant réunie à New York, le 11 mars 1971, en session extraordinaire,

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

Ayant jugé qu'il convient de pourvoir le Conseil de trois sièges de plus et de porter ainsi de vingt-sept à trente le nombre total des membres, et

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

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

Remplacer la deuxième phrase à l'alinéa a) de l'article 50 de la Convention par : « Il se compose de trente États contractants élus par l'Assemblée. » ;

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

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

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

A21-2 : Amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention portant à trente-trois le nombre des membres du Conseil

L'Assemblée,

S'étant réunie à Montréal le 14 octobre 1974, pour tenir sa 21^e session,

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

Ayant estimé approprié de pourvoir le Conseil de trois sièges supplémentaires et de porter ainsi de trente à trente-trois le nombre total de ses membres, afin de permettre d'augmenter la représentation des États élus au titre de la deuxième et, plus particulièrement, de la troisième partie de l'élection,

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

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

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

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

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

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

A28-1 : Amendement de l'article 50, alinéa a), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*

L'Assemblée,

S'étant réunie à Montréal le 25 octobre 1990, en sa 28^e session (extraordinaire),

Ayant pris acte du désir d'un grand nombre d'États contractants d'augmenter le nombre des membres du Conseil afin d'assurer un meilleur équilibre au moyen d'une représentation plus large des États contractants,

Ayant jugé qu'il convenait de porter de trente-trois à trente-six le nombre des membres de cet organe,

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

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

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

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

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

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

A28-2 : Ratification du Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé à sa 28^e session (extraordinaire) d'amender l'article 50, alinéa a), de la Convention afin d'augmenter le nombre des membres du Conseil,

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

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

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

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

L'Assemblée,

S'étant réunie à Montréal le 1^{er} octobre 2016, pour tenir sa 39^e session,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de toute urgence l'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention ;
2. *Charge* le Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention des États contractants dès que possible.

A4-1 : Obligations des États membres du Conseil

L'Assemblée,

Considérant que les États contractants élus au Conseil en 1947 ont accepté la responsabilité de participer pleinement au travail de l'Organisation,

Considérant que certains des États ainsi élus se sont trouvés, contrairement à ce qui avait été escompté lors de l'élection, dans l'impossibilité de s'acquitter de cette responsabilité et qu'ils n'ont pas pris, au travail du Conseil, la part attendue,

Considérant qu'en dépit de ces difficultés il est admis que l'élection au Conseil implique, *ipso facto*, de la part des États contractants ainsi élus, l'obligation de participer pleinement au travail de l'Organisation,

Décide :

1. que tout État contractant qui fera connaître, conformément à la règle 45* du Règlement intérieur de la présente Assemblée, son désir de poser sa candidature au Conseil sera réputé avoir ainsi exprimé l'intention, au cas où il serait élu, de nommer et d'entretenir au siège de l'Organisation une représentation qui se consacrera exclusivement à sa tâche, afin de contribuer à assurer la participation des États membres du Conseil au travail de l'Organisation ;
2. que le Conseil présentera à chaque session de l'Assemblée un rapport sur les cas où un État membre du Conseil ne s'est pas acquitté depuis la session précédente des obligations qui lui incombent en vertu des dispositions du paragraphe précédent.

* Devenue la Règle 55.

A18-2 : Amendement de l'article 56 de la Convention portant à quinze le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne

L'Assemblée,

S'étant réunie à Vienne en sa 18^e session,

Ayant pris acte du désir général des États contractants d'augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne,

Ayant jugé qu'il convient de porter de douze à quinze le nombre des membres de cet organe,

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

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

« Remplacer l'expression "douze membres" par "quinze membres" dans l'article 56 de la Convention » ;

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

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

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

A38-13 : Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux

L'Assemblée,

Considérant que l'article 56 de la Convention dispose que la Commission de navigation aérienne se compose de dix-neuf membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par les États membres, mais ne fait pas de distinction en ce qui a trait à la nationalité, ni ne précise si les propositions doivent être faites par des États membres ou non membres du Conseil,

Considérant qu'il est essentiel que ces membres soient non seulement qualifiés du point de vue professionnel, mais encore capables de consacrer tout leur temps à l'exécution de leurs tâches,

Considérant qu'elle désire que des dispositions soient prises afin que tous les États membres intéressés participent, dans la plus large mesure possible, aux travaux de la Commission de navigation aérienne,

Considérant que les objectifs ci-dessus peuvent être atteints conformément aux dispositions de la Convention moyennant l'établissement par le Conseil, de procédures appropriées,

1. *Décide* de charger le Conseil de s'efforcer, chaque fois qu'il sera appelé à nommer de nouveaux membres de la Commission de navigation aérienne, d'obtenir de tous les États membres des candidatures parmi lesquelles les dix-neuf membres de la Commission pourront être choisis ;
2. *Prie instamment* tous les États membres, en particulier ceux qui ne sont pas représentés au Conseil, de faire de nouveaux efforts pour proposer des candidats aux sièges de la Commission ;
3. *Recommande* que le Conseil ne nomme pas plus d'une des personnes proposées par un seul et même État membre et qu'il tienne pleinement compte du fait qu'il est souhaitable que toutes les régions du globe soient représentées ;
4. *Recommande* que le Conseil prenne des mesures afin d'assurer et d'encourager la participation la plus complète possible de tous les États membres aux travaux de la Commission ;
5. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A22-4.

A27-2 : Amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale

L'Assemblée,

Ayant pris acte du désir général des États contractants d'augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne,

Ayant jugé qu'il convenait de porter de quinze à dix-neuf le nombre des membres de cet organe,

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

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

« Remplacer l'expression "quinze membres" par "dix-neuf membres" dans l'article 56 de la Convention » ;

2. *Fixe* à 108 le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite convention ;

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

- a) Le Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Il sera soumis à la ratification de tout État contractant qui a ratifié la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ou y a adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du 108^e instrument de ratification à l'égard des États qui l'auront ratifié.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.
- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États parties à ladite convention la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur.
- g) Le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

A39-6 : Amendement de l'article 56 de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

L'Assemblée,

S'étant réunie à Montréal le 1^{er} octobre 2016, pour tenir sa 39^e session,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de toute urgence l'amendement de l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

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

A7-5 : Constitution révisée du Comité juridique

L'Assemblée décide :

d'approuver par les présentes la constitution du Comité juridique, qui fait l'objet du texte ci-après et qui remplace la constitution approuvée par l'Assemblée au cours de sa première session (résolution A1-46).

Comité juridique — Constitution

- « 1. Le Comité juridique (appelé ci-après « le Comité ») est un comité permanent de l'Organisation constitué par l'Assemblée, il est responsable devant le Conseil, sous réserve des exceptions spécifiées ci-après.
2. Les attributions du Comité sont les suivantes :
- a) donner au Conseil, sur la demande de ce dernier, des avis sur les questions concernant l'interprétation et l'amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
 - b) étudier les autres questions de droit aérien international public qui peuvent lui être renvoyées par le Conseil ou l'Assemblée, et présenter des recommandations sur ces questions ;
 - c) sur les instructions de l'Assemblée ou du Conseil, ou de sa propre initiative mais sous réserve de l'approbation préalable du Conseil, étudier les problèmes de droit aérien privé intéressant l'aviation civile internationale, rédiger des projets de conventions de droit aérien international et présenter des rapports et recommandations à ce sujet ;
 - d) présenter au Conseil des recommandations en ce qui concerne la représentation d'États non contractants et d'organisations internationales aux sessions du Comité, la coordination des travaux du Comité et de ceux des autres organes délibérants de l'Organisation et du Secrétariat, ainsi que les autres questions de nature à contribuer à l'efficacité des travaux de l'Organisation.
3. Le Comité est composé d'experts juridiques désignés par les États contractants comme leurs représentants ; tous les États contractants peuvent s'y faire représenter.
4. Chaque État contractant représenté aux séances du Comité a droit à une voix.
5. Le Comité fixe, sous réserve de l'approbation du Conseil, le programme général de ses travaux et l'ordre du jour provisoire de chacune de ses sessions, étant entendu que le Comité peut, au cours d'une session, modifier l'ordre du jour provisoire de manière à améliorer la conduite de ses travaux, conformément aux dispositions de la présente constitution. Les sessions du Comité se tiennent aux lieux et dates fixés ou approuvés par le Conseil.
6. Le Comité adopte son règlement intérieur. Tout article de ce règlement qui intéresse les rapports du Comité avec d'autres organes de l'Organisation, des États ou d'autres organisations, ainsi que tout amendement à un tel article, est soumis à l'approbation du Conseil.
7. Le Comité élit son bureau.
8. Le Comité peut instituer des sous-comités qui peuvent se réunir soit en même temps que le Comité, soit, sous réserve de l'approbation du Conseil, aux lieux et dates jugés souhaitables par le Comité. »

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

L'Assemblée, à l'occasion du 75^e anniversaire de l'établissement du Comité juridique de l'OACI :

Considérant que l'année 2022 marque le 75^e anniversaire de l'établissement du Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par l'Assemblée de l'OACI à sa première session tenue en 1947,

Rappelant que l'établissement du Comité juridique de l'OACI fait suite au Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA),

Notant que depuis sa création, le Comité juridique de l'OACI a rédigé des projets de textes qui ont mené à l'adoption de vingt-quatre traités de droit aérien international dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, de la responsabilité des aéronefs et des transporteurs aériens, et du financement des aéronefs,

Notant également que le Comité juridique de l'OACI a contribué à la réalisation d'études traitant de questions spécifiques relatives au droit aérien international ainsi qu'à l'élaboration d'éléments indicatifs, appuyant les États membres de l'OACI et les organisations internationales dans la mise en œuvre des traités de droit aérien et des normes et pratiques recommandées (SARP),

Consciente de l'importante contribution apportée par le Comité juridique de l'OACI, fermement appuyé par le Secrétariat de l'OACI, notamment à travers la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), à l'élaboration et à la codification du droit aérien international,

Notant en outre le fait que seule une participation universelle aux traités de droit aérien international permettrait d'obtenir et de renforcer les avantages de l'unification des règles internationales qu'ils contiennent,

Déterminée à veiller à ce que le Comité juridique de l'OACI continue de jouer un rôle important pour relever les défis constants auxquels est confrontée la communauté du droit aérien international,

1. *Rend hommage* au leadership et à la vision du CITEJA qui a rédigé le premier corpus de traités de droit aérien international ;
2. *Souligne* le rôle de premier plan joué par le Comité juridique de l'OACI dans l'élaboration et la codification du droit aérien international depuis son établissement en 1947 ;
3. *Note* les nombreuses personnes qui ont contribué aux travaux du Comité juridique de l'OACI, notamment les représentants des États membres de l'OACI qui ont servi en qualité de présidents et de vice-présidents du Comité juridique, et au sein de ses sous-comités et groupes de travail, des groupes d'étude et groupes d'experts du Secrétariat, en qualité de présidents, vice-présidents, rapporteurs ou membres, les représentants des organisations internationales observatrices accréditées par le Comité juridique de l'OACI, et la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures pour son soutien ;
4. *Réitère* la nécessité pour le Comité juridique de l'OACI de continuer à jouer un rôle de premier plan dans l'étude de questions nouvelles et émergentes qui concernent le droit aérien et la promotion de l'élaboration et de la codification du droit aérien international, renforçant par là le cadre juridique régissant l'aviation civile internationale ;
5. *Prie instamment* tous les États membres de l'OACI de promouvoir une participation universelle aux traités de droit aérien international et une conformité effective à leurs dispositions dans la perspective du renforcement de l'État de droit ;
6. *Invite* toutes les parties prenantes, notamment les États membres et les organisations concernées de la communauté de l'aviation civile mondiale, à continuer d'œuvrer ensemble au sein du Comité juridique de l'OACI en vue de contribuer à l'élaboration et à la codification du droit aérien international au profit de toutes les nations et de tous les peuples du monde.

A8-1 : Amendements aux articles 48, alinéa a), 49, alinéa e), et 61 de la Convention (Fréquence des sessions de l'Assemblée)

L'Assemblée,

Considérant que l'article 48, alinéa a), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944, stipule que l'Assemblée se réunit chaque année,

Considérant qu'il est souhaitable que l'Organisation dispose d'une certaine latitude lui permettant de réduire la fréquence des sessions de l'Assemblée, si cette réduction s'avère souhaitable,

Considérant qu'il est nécessaire d'amender ladite convention à cette fin,

Considérant qu'aux termes de l'article 94, alinéa a), de ladite convention tout projet d'amendement doit, après avoir été approuvé par les deux tiers des voix de l'Assemblée, entrer en vigueur, à l'égard des États qui l'ont ratifié, après ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée, ce nombre ne devant pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants,

Décide, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de ladite convention, d'approuver le projet d'amendements ci-après à ladite convention :

1. à l'article 48, alinéa a), remplacer les mots « chaque année » par les mots « au moins une fois tous les trois ans » ;
2. à l'article 49, alinéa e), remplacer « un budget annuel » par « les budgets annuels » ;
3. à l'article 61, remplacer les mots « soumet chaque année à l'Assemblée un budget, des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses » par les mots « soumet à l'Assemblée des budgets annuels ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuels » ; remplacer les mots « vote le budget » par les mots « vote les budgets » ;

de fixer à quarante-deux le nombre d'États contractants dont la ratification sera nécessaire à l'entrée en vigueur dudit projet d'amendements ;

Décide en outre :

1. que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale rédigera, dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole portant les amendements précités ;
2. que ledit protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée ;
3. que ledit protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui a ratifié la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ou y a adhéré ;
4. que des copies certifiées conformes dudit protocole seront transmises à tous les États qui sont parties à ladite convention ou qui l'ont signée ;
5. que les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
6. que ledit protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, à la date de dépôt du quarante-deuxième instrument de ratification ;

7. que le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants chaque ratification dudit protocole ;

8. que le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États qui sont parties à ladite convention ou qui l'ont signée la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur ;

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

Recommande que tous les États contractants prennent d'urgence les dispositions nécessaires pour ratifier les amendements précités.

A14-5 : Protocole portant amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 48, alinéa a)]

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie à Rome, le 21 août 1962, en sa 14^e session,

Ayant pris acte du désir général des États contractants d'augmenter le nombre minimum d'États contractants requis pour que la convocation d'une Assemblée extraordinaire puisse être demandée et qui est actuellement de dix,

Ayant estimé qu'il convenait de porter ce nombre à un cinquième du nombre total des États contractants,

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

A adopté, le 14 septembre 1962, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet d'amendement à ladite convention dont le texte suit :

Remplacer la seconde phrase de l'alinéa a) de l'article 48 de la Convention par le texte suivant : « Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par un nombre d'États contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces États. » ;

A fixé à soixante-six le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite convention ;

A décidé que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous ;

En conséquence, conformément à la décision susmentionnée de l'Assemblée,

le présent Protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation ;

il sera soumis à la ratification de tout État qui a ratifié la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ou y a adhéré ;

les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;

le présent Protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du soixante-sixième instrument de ratification à l'égard des États qui l'auront ratifié ;

le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification dudit protocole ;

le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États parties à ladite convention ou qui l'ont signée la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur ;

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

En foi de quoi, le Président et le Secrétaire général de la 14^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'Assemblée, signent le présent Protocole.

Fait à Rome, le 15 septembre 1962, en un seul exemplaire rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent Protocole restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale ; le Secrétaire général de l'Organisation en transmettra des copies conformes à tous les États qui sont parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, mentionnée ci-dessus.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR PERMANENT DE L'ASSEMBLÉE

- Résolutions A6-12, A12-4 et A14-1
- Décisions prises par l'Assemblée lors de ses 12^e, 16^e, 18^e, 21^e, 22^e, 25^e et 36^e sessions (voir rapports du Comité exécutif de chacune de ces sessions)

Note.— Le texte de ce Règlement intérieur et de ses amendements n'a pas été reproduit dans ce document. Le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée en vigueur figure dans le Doc 7600.

Décision A22 : Texte en langue russe du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée

(Voir Doc 9210 A22-EX, page 37, § 13:1)

Décision A25 : Texte en langue arabe du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée

(Voir Doc 9437 A25-Rés., P-Min, page 22, § 9)

A16-13 : Fréquence et lieu des sessions ordinaires de l'Assemblée

L'Assemblée,

Considérant qu'après avoir examiné les résolutions A4-6 (seconde phrase du paragraphe 4 du dispositif) et A14-4, elle a décidé, comme suite à la résolution A15-2, de les intégrer et ensuite de les annuler,

Décide que la cadence triennale pour les sessions ordinaires de l'Assemblée devrait être considérée comme constituant la pratique normale de l'Organisation, étant entendu que des sessions ordinaires intercalaires pourront être convoquées par décision de l'Assemblée ou du Conseil. Le Conseil devrait examiner avec soin les suggestions et invitations, adressées par des États contractants, de tenir les sessions ordinaires triennales de l'Assemblée hors de Montréal, en tenant compte des avantages qui en découleraient pour l'Organisation et les États contractants, de la nature des offres qui seraient faites de défrayer tout ou partie des dépenses supplémentaires de l'Organisation, ainsi que toutes considérations utiles.

Décision A22 : Possibilité pratique d'établir un système de rotation des lieux des sessions ordinaires de l'Assemblée dans les différentes régions de l'OACI

(Voir Doc 9210 A22-EX, page 12, § 7:11)

A1-23 : Pouvoirs accordés au Conseil pour agir en qualité d'organisme d'arbitrage

Considérant que l'article III, section 6 (8) de l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale stipule qu'une des fonctions du Conseil sera :

« Sur la demande expresse de toutes les parties intéressées, d'agir comme organisme d'arbitrage dans tout différend entre États membres, relativement à des questions d'aviation civile internationale, qui pourrait lui être soumis. Le Conseil pourra produire un rapport consultatif ou, si les parties intéressées le décident expressément, elles peuvent s'engager par avance à accepter la décision du Conseil. Le Conseil et les parties intéressées décideront entre eux de la procédure d'arbitrage. »,

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ne prévoit pas de disposition de ce genre et que le domaine des activités du Conseil de l'Organisation, déterminé par l'article 84 de la Convention, est limité aux décisions relatives aux désaccords concernant l'interprétation ou l'application de la Convention et de ses Annexes,

En conséquence, la première Assemblée décide :

1. que, en attendant que l'Organisation ait examiné à nouveau les méthodes à suivre pour ce qui est des désaccords internationaux dans le domaine de l'aviation civile internationale et qu'elle se soit définitivement prononcée sur cette question, le Conseil soit autorisé à agir en tant qu'organisme d'arbitrage dans tous les différends s'élevant entre les États contractants au sujet de questions d'aviation civile internationale qui lui sont soumis, sur demande expresse de toutes les parties à ces différends ;
2. que dans ces cas, le Conseil soit autorisé à produire un rapport consultatif ou une décision obligatoire pour les parties, si ces dernières décident expressément de s'engager par avance à accepter comme obligatoire la décision du Conseil ;

3. que le Conseil et les parties intéressées détermineront entre eux la procédure d'arbitrage.

A5-3 : Délégation au Conseil du droit d'inviter les États non contractants et les organisations internationales à participer aux sessions futures de l'Assemblée

L'Assemblée, réunie en sa 5^e session, décide :

de déléguer au Conseil, par les présentes, le droit d'inviter les États non contractants, ainsi que les organisations internationales publiques et privées aux futures sessions de l'Assemblée, le Conseil pouvant, à son tour, déléguer ce droit s'il le juge utile.

A8-4 : Amendement de l'article 45 de la Convention (siège permanent de l'Organisation)

L'Assemblée,

Considérant que l'article 45 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944, prévoit que « l'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale »,

Considérant qu'aux termes dudit article, l'Assemblée intérimaire a pris en cette matière, le sixième jour du mois de juin 1946, une décision qui a eu pour effet de fixer le siège permanent à Montréal,

Considérant que l'Assemblée est d'avis que des circonstances pourraient se présenter qui rendraient souhaitable de transférer en un autre lieu, autrement que de façon provisoire, le siège permanent de l'Organisation,

Considérant que ce transfert ne peut pas être effectué sans un amendement de la Convention,

Estime qu'il y a lieu d'amender la Convention afin d'assurer qu'un transfert du siège permanent, dans l'hypothèse où ce transfert deviendrait nécessaire, puisse s'effectuer sans délais excessifs ;

Et en conséquence approuve le projet ci-après d'amendement à ladite convention :

À la fin de l'article 45, remplacer le point par une virgule et ajouter les mots suivants : « et autrement que de façon provisoire par décision de l'Assemblée, cette décision devant recueillir le nombre des suffrages fixé par l'Assemblée. Le nombre des suffrages ainsi fixé ne sera pas inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des États contractants. » ;

Décide de fixer à quarante-deux le nombre d'États contractants dont la ratification sera nécessaire à l'entrée en vigueur dudit projet d'amendement ;

Décide en outre :

1. que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale rédigera, dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole portant l'amendement précité ;
2. que ledit protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée ;

3. que ledit protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui a ratifié la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ou y a adhéré ;
4. que des copies certifiées conformes dudit protocole seront transmises à tous les États qui sont parties à ladite convention ou qui l'ont signée ;
5. que les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
6. que ledit protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, à la date de dépôt du quarante-deuxième instrument de ratification ;
7. que le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants chaque ratification dudit protocole ;
8. que le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États qui sont parties à ladite convention ou qui l'ont signée la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur ;
9. que le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;

Recommande que tous les États contractants prennent d'urgence les dispositions nécessaires pour ratifier l'amendement précité.

A8-5 : Examen des propositions de transfert du siège permanent de l'Organisation

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a adopté au cours de sa présente session un amendement à l'article 45 de la Convention qui, une fois ratifié, permettra de transférer le siège permanent de l'Organisation par décision de l'Assemblée, décision devant recueillir le nombre de suffrages qui sera fixé par l'Assemblée sans toutefois pouvoir être inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des États contractants,

Considérant qu'il importe au plus haut point que tous les États contractants aient la possibilité d'étudier comme il convient toute proposition de transfert du siège de l'Organisation,

Décide qu'aucune proposition de transfert du siège permanent de l'Organisation ne devrait être examinée au cours de l'une quelconque de ses sessions ultérieures sans que notification de la proposition ait été adressée à tous les États contractants, accompagnée de toute la documentation pertinente, cent vingt jours au moins avant l'ouverture de la session.

A41-23 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacéité 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 en matière d'élaboration du Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI selon les principes de la gestion axée sur les résultats et pour les efforts déployés en vue d'améliorer le cadre de suivi et de compte rendu des performances ;

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 (RBM) et d'établir un mécanisme de supervision qui comprenne une évaluation annuelle des progrès réalisés ;

3. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs :

- a) d'élaborer un dispositif solide d'application du principe de responsabilité, ainsi que ses mécanismes de mise en œuvre et de supervision, en tenant compte de la nécessité d'assurer la cohérence entre les différents éléments constitutifs d'un système de responsabilité, notamment le cadre stratégique et la gestion des performances, les contrôles internes, les normes déontologiques et l'intégrité, et les fonctions de supervision ;
- b) de préparer durant chaque triennat un Plan d'activités combiné à un processus de planification systématique et à une approche RBM qui améliore l'efficacité, la transparence et la responsabilité et qui guide l'élaboration du budget-programme ordinaire ;
- c) d'élaborer un processus d'examen du plan d'activités qui prend en compte les faits nouveaux survenus pendant le triennat ;
- d) 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 durant le triennat concerné ;
- e) de prendre des mesures concrètes supplémentaires pour accroître la transparence, améliorer le climat de travail, nouer des partenariats nouveaux et novateurs avec des parties prenantes externes, augmenter l'efficacité organisationnelle, 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 mobiliser des ressources supplémentaires en vue de meilleures prestations ;
- f) d'éviter tout conflit d'intérêts réel, potentiel ou perçu 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 responsabilité, la transparence, la simplification et l'efficacité ;
- b) d'assurer l'efficacité du mécanisme de supervision, au moyen d'une procédure indépendante de compte rendu au Conseil, en vue de veiller à l'efficacité, à la transparence, à la fiabilité, à la participation et à l'imputabilité des programmes ; et
- c) de continuer d'examiner la structure de gouvernance de l'OACI et sa capacité à adopter un processus décisionnel plus efficace, plus simple, plus redevable et plus transparent, notamment la délimitation et l'attribution des responsabilités entre le Secrétariat et l'organe directeur, ainsi que la manière dont l'examen du cycle triennal de l'Assemblée et du budget de l'Organisation peut appuyer ce processus décisionnel renforcé.

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 le plan 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 A40-20 sur l'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, alinéa b) de la présente 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 du 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 » et non « ascendant ») ;
- c) élaborer des procédures d'établissement de rapports axés sur les résultats, qui soient conformes aux objectifs et résultats stratégiques, sur la base des indicateurs de performance, jalons et cibles définis dans le Plan d'activités ;
- d) élaborer, dans le cadre du Plan d'activités, des plans plus spécifiques en fonction de chaque objectif stratégique et veiller à la coordination et à la prise de mesures conjointes à l'échelle de tous les objectifs stratégiques, directions et bureaux régionaux ;
- 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 ;

- 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) 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.

Processus d'examen du plan d'activités [paragraphe 3, alinéa c) de la présente résolution]

Une fois entériné, l'examen du plan d'activités doit porter sur les éléments suivants :

- a) quels éléments du plan d'activités sont soumis à l'examen et qui peut les proposer et les accepter ;
- b) quels éléments déclencheurs sont nécessaires pour justifier l'examen et la manière dont les améliorations doivent être consignées et surveillées.

Mécanisme de surveillance [paragraphe 4, alinéa c) de la présente 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 présente 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, ainsi qu'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, l'industrie et les proches des victimes d'accidents aériens 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.

A32-1 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI (mesures pour la poursuite des améliorations pendant et après le triennat 1999-2001)

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI, depuis plus de 50 ans, 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 dans la Convention, notamment aux articles 54 et 55, conservent leur importance primordiale,

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

Considérant que les réponses à ces défis ont une incidence sur la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant qu'il est nécessaire que l'OACI relève ces défis de manière efficace dans les limites des contraintes dans lesquelles l'Organisation fonctionne,

1. *Exprime sa satisfaction* au Conseil et au Secrétaire général pour les progrès réalisés dans la mise en application de la résolution A31-2 (Amélioration de l'efficacité de l'OACI) ;

2. *Entérine* les décisions déjà prises par le Conseil à cet égard ;

3. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs et dans les limites du budget approuvé par l'Assemblée, et sans affaiblir l'Organisation ni nuire à son fonctionnement :

- a) de poursuivre les travaux qui assureront l'efficacité de l'OACI à relever les défis d'un secteur aéronautique en rapide évolution et à promouvoir la sécurité et la sûreté dans le monde entier ;
- b) de faire en sorte que les programmes hautement prioritaires qui ont une incidence sur la sécurité des voyageurs soient dotés de tous les crédits et de tout le personnel nécessaires ;
- c) de veiller à ce que le Bureau de l'évaluation des programmes, de la vérification et de l'examen de la gestion (EAO) fonctionne de la façon dont il a été conçu, c'est-à-dire en vue d'améliorer la gestion, la transparence et l'imputabilité des programmes ;
- d) de faire un examen critique des programmes de l'OACI afin de déterminer les priorités et leur validité dans le temps, et d'éliminer ou de réduire les activités qui ne sont plus prioritaires pour les travaux de l'OACI, ou qui peuvent être exécutées par d'autres organisations ou par externalisation ;
- e) de rationaliser les groupes d'experts en regroupant leurs activités lorsque cela est possible ;
- f) de centrer leurs efforts sur les éléments suivants :
 - 1) l'amélioration du processus d'élaboration et d'adoption des SARP en accordant une attention spéciale aux besoins mondiaux, fonctionnels et opérationnels ;
 - 2) l'évaluation régulière des résultats des programmes de coopération technique, afin de déterminer leurs incidences sur l'amélioration de la mise en œuvre des SARP ;

4. *Charge* le Conseil :

- a) de continuer de rationaliser les processus de l'Assemblée en mettant l'accent sur l'élaboration d'orientations de politique et l'élaboration du programme de travail, et en éliminant les redondances dans son ordre du jour ;
- b) conformément aux articles 54 et 55 de la Convention, d'insister davantage dans le programme de travail sur les décisions de politique de l'OACI, dans des domaines comme l'exécution des décisions de l'Assemblée, l'administration des finances, l'adoption de SARP, les comptes rendus à l'Assemblée sur les infractions et la préparation de conférences diplomatiques dans le cadre de l'OACI ;
- c) de poursuivre l'évaluation du caractère, des méthodes de travail et des procédures de l'OACI, notamment ceux de ses organes directeurs, y compris une comparaison avec d'autres organisations semblables des Nations Unies en faisant appel le cas échéant aux services d'un organe externe, par exemple le Corps commun d'inspection des Nations Unies ;
- d) d'examiner si une réduction du nombre de séances du Conseil et de ses organes auxiliaires permettrait d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'Organisation par le Conseil et aussi de réduire le coût des services assurés au Conseil ;
- e) d'identifier les possibilités d'économies au sein du Secrétariat ;

5. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général à prendre les mesures suivantes, dans le cadre de leurs attributions respectives :

- a) poursuivre les travaux découlant de l'application de la résolution A31-2 de l'Assemblée ;
- b) les étendre pour examiner des moyens d'éliminer tout obstacle à une plus grande efficacité au sein du Secrétariat ;
- c) examiner, après avoir déterminé ce qui constitue à l'OACI des coûts administratifs et des coûts de soutien du programme, l'ampleur d'une réduction substantielle des dépenses administratives du budget du programme ordinaire au cours des deux prochains cycles budgétaires triennaux, en tenant compte du processus en cours à l'Organisation des Nations Unies et dans d'autres institutions ;

6. *Invite* le Secrétaire général :

- a) à déterminer s'il serait pratique et efficace du point de vue des coûts de mettre en œuvre un programme de récompenses et d'incitatifs pour le personnel ;
- b) à améliorer le fonctionnement des bureaux régionaux ;
- c) à envisager la possibilité de regrouper les bureaux régionaux et les fonctions en vue d'améliorer l'exécution du programme. Il conviendrait d'envisager cette façon de procéder en tenant compte des nouvelles technologies et des nouvelles approches aux problèmes des diverses régions ;

7. *Invite* le Conseil à informer les États des progrès réalisés dans la mise en application des paragraphes 3 à 6 de la présente résolution au plus tard le 1^{er} mai 2000, et à présenter à ce sujet un rapport complet à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

A33-3 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI (face à de nouveaux défis)

L'Assemblée,

Considérant que la situation actuelle créée par les événements tragiques du 11 septembre 2001 impose à l'OACI la nécessité de réagir rapidement et sans tarder aux nouvelles menaces et exigences pour assurer qu'elle contribue efficacement à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité des vols dans le monde entier,

Considérant que l'OACI dispose d'organes d'experts qui traitent continuellement de questions liées à la sécurité et à la sûreté, en donnant des avis au Conseil et en collaborant étroitement avec lui,

Considérant que le Conseil est un organe délibérant permanent de l'Organisation, dûment élu, qui représente toutes les régions du monde, ce qui rehausse sa légitimité,

Considérant que le Conseil de l'OACI est un organe politique dont la compétence en matière d'aviation civile internationale est reconnue dans le monde entier,

Considérant que les États contractants peuvent exercer leur souveraineté à l'égard de l'autorité du Conseil grâce à un mécanisme qui leur permet de demander une révision de SARP nouvellement adoptées,

Charge le Conseil de rechercher les moyens d'abrégier le mécanisme d'approbation et d'adoption des SARP jugées d'importance cruciale pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, lorsque c'est jugé nécessaire.

A11-16 : Préparation et conduite des réunions

L'Assemblée, préoccupée des charges de plus en plus lourdes imposées aux États du point de vue financier et du point de vue du personnel, *invite* le Conseil :

1. à poursuivre son étude en vue d'augmenter l'efficacité de la préparation et de la conduite des réunions de l'Organisation, par exemple en établissant une documentation plus convaincante et plus concise, en limitant l'ordre du jour et, dans toute la mesure où il sera raisonnable de le faire, en réduisant la durée des réunions ;
2. à demander aux États contractants leur concours dans ce domaine.

A31-1 : Emblème et sceau officiels de l'OACI

L'Assemblée,

Ayant examiné la recommandation du Conseil relative à l'emblème et au sceau de l'OACI,

Décide que les modèles reproduits ci-dessous seront l'emblème et le sceau officiels de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;

Déclare que la présente résolution remplace la résolution A21-4.

Emblème officiel



Sceau officiel



RELATIONS AVEC LES ÉTATS CONTRACTANTS

A1-14 : Amélioration des moyens de liaison avec les États contractants

Considérant qu'il est essentiel d'assurer une meilleure liaison entre l'Organisation et les États contractants afin d'atteindre les objectifs de l'Organisation,

Considérant que le Conseil intérimaire a attiré l'attention de la première Assemblée de l'Organisation sur certaines mesures qui pourraient être prises afin d'améliorer les facilités existant à l'heure actuelle pour cette liaison,

Considérant que ces améliorations ne peuvent se réaliser qu'avec la collaboration de tous les États contractants, chacun prenant sur son propre territoire les mesures appropriées,

En conséquence la première Assemblée décide de faire aux États contractants les recommandations suivantes :

1. que les États contractants fournissent des renseignements complets sur les mesures prises par eux jusqu'à ce jour pour assurer des facilités de liaison avec l'Organisation ;
2. que les États contractants désignent au sein de leurs administrations nationales respectives un ou plusieurs fonctionnaires qui seront tout spécialement chargés d'établir, le cas échéant, et de coordonner les facilités de liaison avec l'Organisation ;
3. que les États contractants fournissent à l'Organisation, à des intervalles qui seront fixés par le Conseil, des rapports sur l'état d'avancement de la mise en application des Standards, Pratiques et Procédures adoptés par l'Organisation, ou sur les raisons pour lesquelles cette mise en application n'a pas eu lieu ;
4. que les États contractants fournissent à l'Organisation, dans un délai raisonnable, les renseignements, documents et publications requis par l'Organisation conformément à la Convention ;
5. que les États contractants, après entente avec l'Organisation, détachent des employés de leurs administrations nationales auprès du siège central ou des bureaux régionaux de l'Organisation pour que ces employés subissent un entraînement et se familiarisent avec les activités de l'Organisation.

A2-26 : Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées et Annexe à cette convention concernant l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la section 37 de la *Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées*, approuvée par la 2^e Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, prévoit que :

« la présente Convention deviendra applicable à une institution spécialisée lorsque celle-ci aura transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le texte définitif de l'Annexe qui la concerne, et lui aura notifié son acceptation des « clauses standard » modifiées par l'Annexe et son engagement de donner effet aux sections 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 et 45, ainsi qu'à toutes dispositions de l'Annexe »,

Considérant qu'aux termes de la section 35 de ladite convention, le projet d'Annexe III à cette convention, relatif à l'Organisation de l'aviation civile internationale, est recommandé à ladite Organisation,

Considérant que les privilèges et immunités définis par la Convention générale, modifiée par l'Annexe relative à l'OACI, sont indispensables à l'exercice efficace des fonctions de l'Organisation,

1. *Approuve* comme texte définitif de l'Annexe relative à l'OACI le texte recommandé par la 2^e Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, qui figure en Annexe III à ladite convention générale ;
2. *Accepte* les « clauses standard » de ladite convention *générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées*, modifiées par ladite Annexe ;
3. *S'engage* à observer les sections 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 et 45 et la section 2(iii) de ladite Annexe ;
4. *Charge* le Secrétaire général :
 - a) de transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le texte de l'Annexe approuvé conformément au paragraphe 1 ci-dessus ;
 - b) de notifier au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies :
 - que l'Organisation accepte les « clauses standard » modifiées par l'Annexe ;
 - que l'Organisation s'engage à observer les sections 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 et 45 et la section 2(iii) de l'Annexe ;
5. *Charge* le Secrétaire général de communiquer, en exécution de la section 42 des « clauses standard », le texte de la Convention générale et de l'Annexe relative à l'OACI aux États contractants qui ne sont pas membres de l'Organisation des Nations Unies, et d'inviter ces États à accepter ce qui concerne l'OACI, en déposant un instrument d'acceptation de cette convention, soit auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, soit auprès du Secrétaire général de l'OACI.

A2-27 : Recommandation aux États contractants pour qu'ils accordent à l'OACI les privilèges et immunités prévus dans la *Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées* et l'Annexe III à cette convention, en attendant l'approbation définitive de ladite convention et de ladite Annexe

L'Assemblée,

Considérant que la 2^e Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies a jugé nécessaire que les institutions spécialisées jouissent le plus tôt possible des privilèges et immunités essentielles à l'exercice efficace de leurs fonctions,

Considérant qu'il s'écoulera nécessairement un laps de temps considérable avant que la Convention entre en vigueur à l'égard desdites institutions,

Considérant que la 2^e Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies a recommandé aux États membres de l'Organisation des Nations Unies, qu'en attendant leur acceptation officielle de la Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées, y compris les Annexes relatives à chaque institution, ils accordent immédiatement dans toute la mesure du possible la jouissance des privilèges et immunités prévus par ladite convention générale et ses Annexes aux institutions spécialisées ou aux personnes qui y auraient droit en raison de leurs rapports avec ces institutions, « étant entendu que les institutions spécialisées peuvent prendre toutes mesures parallèles qui seraient nécessaires à l'égard de ceux de leurs membres qui ne sont pas membres de l'Organisation des Nations Unies »,

Recommande aux États contractants de l'Organisation de l'aviation civile internationale qu'en attendant leur approbation officielle de la Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées, y compris l'Annexe relative à l'OACI, ils accordent immédiatement dans toute la mesure du possible la jouissance des privilèges et immunités prévus par ladite convention et ladite Annexe à l'OACI ou aux personnes qui y auraient droit en raison de leurs rapports avec l'OACI.

A26-3 : *Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées*

L'Assemblée,

Considérant que, par sa résolution A2-26, elle a accepté la *Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées*,

Considérant que, par sa résolution A2-27, elle a recommandé aux États contractants d'accorder immédiatement, dans toute la mesure du possible, la jouissance des privilèges et immunités prévus par ladite convention à l'OACI ou aux personnes qui y auraient droit en raison de leurs rapports avec l'OACI,

Considérant que certains États contractants ne sont pas encore devenus parties à la Convention,

Considérant que, par la résolution 39/27 qu'elle a adoptée le 30 novembre 1984, l'Assemblée générale des Nations Unies a réitéré la demande qu'elle avait déjà formulée dans sa résolution 239C(III) du 18 novembre 1948 en priant les États membres qui ne l'avaient pas encore fait de prendre les mesures nécessaires pour exonérer de l'impôt national sur le revenu leurs nationaux qui étaient au service de l'Organisation des Nations Unies, en ce qui concerne les traitements et émoluments perçus de l'Organisation,

1. *Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de prendre les mesures nécessaires pour devenir parties à la *Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées* ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures qui sont en leur pouvoir, en vue d'appliquer les principes de ladite convention ;
3. *Demande* au Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention de tous les États contractants ;
4. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session ordinaire, de la mise en application de la présente résolution.

A33-5 : Confirmation par l'OACI de la Convention de Vienne de 1986 sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales

L'Assemblée,

Considérant que la *Convention de Vienne sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales* a été adoptée le 21 mars 1986 par une conférence convoquée par l'Assemblée générale des Nations Unies,

Considérant que l'article 83 de ladite convention prévoit qu'elle est soumise à ratification par les États et à des actes de confirmation formelle de la part des organisations internationales,

Considérant que la Convention a été signée au nom de l'OACI par le Président du Conseil le 29 juin 1987,

Considérant que par la résolution 53/100 (*Décennie des Nations Unies pour le droit international*), l'Assemblée générale des Nations Unies a, entre autres, encouragé les États à envisager de ratifier la Convention ou d'y adhérer, les organisations internationales qui ont signé la Convention à déposer un acte de confirmation formelle, et les autres organisations qui sont habilitées à le faire à y adhérer sans tarder,

Considérant qu'elle estime que la Convention apporterait plus de clarté et de certitude quant au régime juridique qui doit régir les relations conventionnelles entre l'OACI et les États ou entre l'OACI et les autres organisations internationales parties à la Convention, et renforcerait donc le fonctionnement de l'Organisation,

1. *Décide* que l'OACI devrait formellement confirmer la *Convention de Vienne sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales* (1986) ;
2. *Autorise* le Président du Conseil à signer un acte de confirmation formelle de ladite convention en vue de son dépôt au nom de l'OACI ;
3. *Invite instamment* les États qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la Convention pour qu'elle entre en vigueur dès que possible.

A1-15 : Politique d'information du public au sein de l'OACI

Considérant qu'il est reconnu que l'Organisation de l'aviation civile internationale ne peut exister qu'avec la collaboration active des États contractants et que par ailleurs cette collaboration dépend dans une mesure appréciable de l'appui de l'opinion publique des États contractants,

Considérant que le Conseil intérimaire n'a pas complètement mis en application la recommandation contenue dans la résolution n° XIV de la première Assemblée intérimaire, résolution qui prévoyait la création d'un groupe spécial d'information chargé de distribuer dans le monde entier les nouvelles et les renseignements sur les activités de l'Organisation,

Considérant que la première Assemblée de l'Organisation a approuvé un accord avec l'Organisation des Nations Unies, qui donne à penser que l'Organisation des Nations Unies aidera à mettre en application tout programme d'information approuvé par l'Organisation,

Considérant qu'à cette fin l'Organisation des Nations Unies aura besoin de la collaboration complète du groupe d'information de l'OACI,

En conséquence, l'Assemblée décide :

- a) que la politique d'information du public de l'Organisation devrait avoir pour but essentiel la transmission régulière des renseignements sur les activités et les objectifs de l'Organisation aux personnalités et aux groupes directement intéressés à l'aviation civile internationale ; qu'elle devrait être en second lieu destinée au grand public des États contractants, en vue d'assurer aux activités de l'Organisation la plus large publicité possible, dans la limite des possibilités budgétaires et en collaborant avec les services des relations extérieures de l'Organisation des Nations Unies ;
- b) que les bureaux régionaux participent au programme d'information dans la mesure où cela n'entravera pas l'accomplissement de leur tâche primordiale dans le domaine de la navigation aérienne, et n'entraînera pas une augmentation des effectifs de leur personnel ;
- c) que soient utilisés au maximum pour l'application des sous-paragraphes a) et b), les services des fonctionnaires déjà chargés dans les divers États contractants de la publicité dans le domaine de l'aviation civile.

A19-1 : Aéronef civil libyen abattu le 21 février 1973 par des chasseurs israéliens
--

L'Assemblée,

Ayant examiné le point relatif à l'aéronef civil libyen abattu le 21 février 1973 par des chasseurs israéliens au-dessus du territoire égyptien occupé du Sinaï,

Condamnant l'action d'Israël qui a causé la perte de 106 vies innocentes,

Convaincue que cette action affecte et compromet la sécurité de l'aviation civile internationale et soulignant par conséquent qu'il est urgent d'entreprendre immédiatement une enquête sur ladite action,

1. *Charge* le Conseil de donner pour instructions au Secrétaire général de procéder à une enquête pour établir les faits pertinents et de faire rapport au Conseil aussitôt que possible ;
2. *Invite* toutes les parties intéressées à coopérer sans réserve à l'enquête.

A20-1 : Détournement et capture d'un aéronef civil libanais par des aéronefs militaires israéliens

L'Assemblée,

Ayant examiné le point relatif au détournement et à la capture par des aéronefs militaires israéliens d'un aéronef civil libanais affrété par Iraqi Airways, le 10 août 1973,

Considérant qu'Israël, par cet acte, a violé l'espace aérien libanais, mis en danger le trafic aérien de l'aéroport civil de Beyrouth et commis un acte grave d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale,

Prenant acte que le Conseil de sécurité des Nations Unies, par sa résolution 337 (1973) adoptée le 15 août 1973, a condamné Israël pour avoir violé la souveraineté du Liban ainsi que pour le détournement et la capture d'un aéronef civil libanais, et a demandé à l'OACI de tenir compte de ladite résolution quand elle examinera les mesures adéquates pour assurer la protection de l'aviation civile internationale,

Prenant note que le Conseil de l'OACI, le 20 août 1973, a condamné Israël pour cet acte,

Rappelant que le Conseil de sécurité des Nations Unies, par sa résolution 262 de 1968, a condamné Israël pour son action préméditée contre l'aéroport civil de Beyrouth, qui a causé la destruction de treize aéronefs commerciaux et civils, et rappelant que l'Assemblée de l'OACI, par sa résolution A19-1, a condamné l'action d'Israël qui a causé la perte de 108 vies innocentes, et que le Conseil, par sa résolution du 4 juin 1973, a condamné énergiquement cette action d'Israël et lui a demandé instamment de se conformer aux buts et objectifs de la Convention de Chicago,

1. *Condamne énergiquement* Israël pour avoir violé la souveraineté du Liban ainsi que pour le détournement et la capture d'un aéronef civil libanais, et pour la violation de la Convention de Chicago ;
2. *Lance un appel urgent* à Israël de s'abstenir de commettre tout acte d'intervention illicite contre le transport aérien civil international, et les aéroports et autres installations et services utilisés par celui-ci ;
3. *Avertit solennellement* Israël que s'il continue de commettre de tels actes l'Assemblée prendra d'autres mesures contre Israël pour protéger l'aviation civile internationale.

A24-5 : Session extraordinaire du Conseil

L'Assemblée,

Ayant examiné le rapport du Président du Conseil (A24-WP/49) sur la session extraordinaire du Conseil, tenue les 15 et 16 septembre 1983 au sujet du tragique incident dont le vol 007 de Korean Airlines a été victime le 1^{er} septembre 1983,

Souscrit aux résolutions adoptées par le Conseil et aux décisions* qu'il a prises lors de cette session ;

Prie instamment tous les États contractants de coopérer pleinement à leur application.

* Voir les décisions du Conseil (session extraordinaire), Doc 9428-C/1079, pages 20 à 25.

A21-7 : L'aéroport de Jérusalem

L'Assemblée,

Considérant que l'aéroport de Jérusalem est situé dans les territoires arabes occupés et est inscrit comme relevant de la Jordanie dans le Plan de navigation aérienne Moyen-Orient de l'OACI,

Rappelant que les articles 1^{er}, 5 et 6 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipulent que les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et qu'aucun service aérien régulier, ou transport aérien international non régulier embarquant ou débarquant des passagers, des marchandises ou du courrier, ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État,

Décide que tous les États contractants, en application des articles pertinents de la Convention mentionnés ci-dessus, devraient prendre les mesures nécessaires pour s'abstenir d'exploiter des services aériens, ou d'autoriser une compagnie quelconque à exploiter un service aérien quelconque, régulier ou non régulier, à destination ou en provenance de l'aéroport de Jérusalem, sans obtenir au préalable une autorisation conformément aux dispositions desdits articles.

A23-5 : L'aéroport de Jérusalem

L'Assemblée,

Considérant qu'Israël a adopté une loi qui modifie le statut de Jérusalem et son caractère sur les plans géographique, démographique et historique,

Considérant que l'aéroport de Jérusalem est partie intégrante de Jérusalem et se trouve situé dans les territoires arabes occupés,

Considérant que, dans sa résolution 478 du 20 août 1980, le Conseil de sécurité des Nations Unies, a considéré nulles et non avenues ces mesures prises par Israël,

Considérant que l'article 5 de l'Accord conclu entre l'ONU et l'OACI, qui figure dans le Doc 7970, affirme l'obligation de l'OACI de travailler à la réalisation des buts des Nations Unies,

Considérant que la résolution A21-7 de l'Assemblée de l'OACI de 1974 reconnaît la souveraineté arabe sur l'aéroport de Jérusalem,

Considérant que, lors de sa 86^e session (décembre 1975), le Conseil a déploré profondément qu'Israël ne fasse aucun cas de la résolution de l'Assemblée mentionnée ci-dessus,

Considérant que les mesures prises par Israël sont contraires à la résolution A21-7 formulée en 1974 par l'Assemblée de l'OACI et à la décision prise par le Conseil à sa 86^e session, le 17 décembre 1975,

Considérant qu'Israël continue de contester et de défier les résolutions de l'OACI,

1. *Réaffirme* sa résolution A21-7 (1974) et la décision prise par le Conseil à sa 86^e session, le 17 décembre 1975 ;
2. *Considère* nulle et non avenue la modification du statut de Jérusalem et de son caractère sur les plans géographique, démographique et historique ;

3. *Déplore profondément* l'action d'Israël qui a annexé officiellement Jérusalem, y compris son aéroport ;
4. *Prie instamment* Israël d'abroger ces mesures et de respecter les résolutions de l'Assemblée de l'OACI ;
5. *Charge* le Conseil de prendre les mesures nécessaires pour faire appliquer la résolution A21-7 de l'Assemblée et la décision prise par le Conseil à sa 86^e session, le 17 décembre 1975.

**A22-5 : Sabotage et destruction d'un aéronef civil cubain
en service régulier dans les Caraïbes, entraînant
la mort de 73 passagers et membres d'équipage**

L'Assemblée,

Considérant que le sabotage criminel commis le 6 octobre 1976 contre un aéronef cubain de transport aérien régulier constitue, parmi les actes d'agression individuelle commis contre des aéronefs, l'un de ceux qui ont provoqué le plus grand nombre de victimes, puisque la totalité des passagers et des membres d'équipage, soit au total 73 personnes, ont trouvé la mort,

Considérant que, par la résolution A20-2, l'Organisation de l'aviation civile internationale a condamné tous les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

Considérant en outre qu'il importe de prendre des mesures exemplaires à l'égard d'un acte de cette gravité, afin de démontrer la détermination des États à poursuivre et à réprimer sans hésitation tout attentat de ce genre contre la sécurité du transport aérien et la vie des passagers et des membres d'équipage,

1. *Condamne* le sabotage criminel perpétré contre l'aéronef cubain CU-T 1201, entraînant la mort de 73 personnes ;
2. *Invite instamment* les États qui sont en mesure de le faire, à poursuivre et à punir avec la plus grande sévérité les criminels qui ont commis cet acte, de façon que la sanction corresponde à l'ampleur du crime et constitue une mesure de dissuasion pour l'avenir ;
3. *Exprime* sa très profonde sympathie et ses condoléances aux familles des victimes de cette tragique catastrophe et de toutes les autres catastrophes provoquées par des actes criminels dirigés contre l'aviation civile.

**A28-7 : Conséquences aéronautiques de l'invasion
iraquienne du Koweït**

L'Assemblée,

Rappelant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* est fondée sur la conviction 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, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale, et 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,

Ayant à l'esprit les dispositions et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Notant la condamnation par le Conseil de sécurité des Nations Unies de l'invasion du Koweït, ainsi que la résolution 662 du Conseil de sécurité qui a décidé que l'annexion du Koweït par l'Iraq n'a aucun fondement juridique et est nulle et non

avenue et qui a demandé à tous les États, organisations internationales et institutions spécialisées de ne pas reconnaître cette annexion et de s'abstenir de toute mesure et de tout contact qui pourraient être interprétés comme une reconnaissance implicite de l'annexion,

Notant en outre la résolution 661 du Conseil de sécurité qui demande à tous les États de prendre des mesures appropriées pour protéger les avoirs du Gouvernement légitime du Koweït et de ses institutions,

Notant en outre la résolution 670 du Conseil de sécurité qui a affirmé que les institutions spécialisées sont tenues de prendre les mesures qui peuvent être nécessaires pour donner effet aux dispositions de la résolution 661,

Notant en outre que la résolution 670 du Conseil de sécurité a déclaré nul et non avenue le décret n° 377 du Conseil du Commandement de la Révolution de l'Iraq daté du 16 septembre 1990, qui, entre autres, prétend confisquer les avoirs des sociétés étrangères,

1. *Condamne* la violation de la souveraineté de l'espace aérien du Koweït et le pillage de l'aéroport international de Koweït par les forces armées irakiennes, y compris la saisie et le transfert en Iraq de 15 aéronefs de Kuwait Airways et leur prétendue immatriculation par l'Iraq ;
2. *Engage* l'Iraq à faciliter la prompte récupération par leurs propriétaires des aéronefs immatriculés à l'étranger qui sont bloqués à l'aéroport international de Koweït ;
3. *Déclare* que l'immatriculation unilatérale des aéronefs de Kuwait Airways en tant qu'aéronefs irakiens est nulle et non avenue et demande au Gouvernement irakien de retourner les aéronefs koweïtiens au Gouvernement légitime du Koweït ;
4. *Demande* à tous les États sur le territoire desquels est trouvé l'un quelconque de ces aéronefs de le remettre au Gouvernement légitime du Koweït ;
5. *Demande* à tous les États de ne fournir à l'Iraq, à ses sociétés ou à ses nationaux, directement ou indirectement, ni pièces de rechange, ni matériel, ni fournitures ou services permettant à l'Iraq de faire usage des aéronefs ;
6. *Demande* au Conseil de suivre la question avec les États contractants en ce qui concerne les mesures à prendre pour l'application de la présente résolution de façon que cette question puisse être gardée à l'examen de façon constante.

A32-6 : Sécurité de la navigation
--

L'Assemblée,

Considérant que le 31 août 1998, un engin propulsé par moteurs fusées a été lancé par un État contractant et qu'une partie de cet engin s'est abîmée en mer dans l'océan Pacifique, au large de la côte de Sanriku, dans le nord-est du Japon,

Considérant que la zone d'impact de l'engin se trouvait au voisinage de la route aérienne internationale A590 désignée comme partie du système de route composite NOPAC, une route long-courrier reliant l'Asie à l'Amérique du Nord qui est empruntée quotidiennement par quelque 180 vols de différents pays,

Considérant que le lancement de cet engin a été fait d'une façon qui n'était pas compatible avec les principes fondamentaux, les normes et les pratiques recommandées de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Notant qu'il est nécessaire que l'aviation internationale se développe d'une façon sûre et ordonnée et que les États contractants prennent les mesures appropriées pour accroître la sécurité de l'aviation civile internationale,

1. *Invite instamment* tous les États contractants à réaffirmer que la sécurité du trafic aérien est d'une importance primordiale pour le bon développement de l'aviation civile internationale ;
2. *Invite instamment* tous les États contractants à se conformer strictement aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de ses Annexes et des procédures connexes afin de prévenir la répétition de ces activités potentiellement dangereuses ;
3. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

A35-1 : Actes de terrorisme et de destruction d'aéronefs civils russes ayant causé la mort de 90 personnes — passagers et membres d'équipage
--

L'Assemblée,

Considérant que les actes terroristes perpétrés le 24 août 2004 à bord d'aéronefs russes de passagers en service régulier représentent, en principe, une nouvelle forme de terrorisme faisant intervenir des terroristes bombes humaines qui transportent sur eux des engins explosifs à bord d'un aéronef,

Notant le besoin d'unifier les initiatives internationales visant à combattre la menace faisant intervenir des terroristes bombes humaines dans les actes terroristes, à bord d'aéronefs comme dans d'autres lieux publics,

Consciente de toutes les difficultés qui s'opposent à l'identification des terroristes bombes humaines et à la détection d'engins explosifs dissimulés sur leurs personnes,

Convaincue de la nécessité d'adopter des mesures adéquates pour contrer de tels actes de terrorisme,

Accueillant avec satisfaction la ferme intention de tous les États de traduire en justice les organisateurs et les auteurs de tels actes,

Rappelant ses résolutions A22-5, A27-9, A33-1 et A33-2,

1. *Condamne fermement* les actes de terrorisme perpétrés à bord des avions de passagers russes, qui ont entraîné de nombreuses pertes de vie ;
2. *Exprime* sa très profonde sympathie et ses condoléances aux familles de ceux qui ont trouvé la mort du fait de ces actes de terrorisme ;
3. *Demande instamment* aux États contractants de coopérer activement afin de rendre justiciables et de punir sévèrement les personnes coupables d'aider, de soutenir ou d'abriter les auteurs de ces attaques, ainsi que les organisateurs et les commanditaires de ces attaques ;
4. *Invite* les États contractants à étudier les moyens de renforcer la prévention d'attaques terroristes par explosifs, notamment en améliorant la coopération et l'échange de renseignements à l'échelle internationale, afin de mettre au point des moyens techniques de détection d'explosifs, en se concentrant plus particulièrement sur la détection d'engins explosifs dissimulés sur les personnes.

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

L'Assemblée,

Rappelant la décision du Conseil de l'OACI du 27 mai 2021 relative à l'incident concernant le vol Ryanair FR4978 survenu dans l'espace aérien de la République du Bélarus le 23 mai 2021,

Ayant pris connaissance du rapport de l'Équipe d'enquête d'établissement des faits (l'Équipe d'enquête) instituée par la Secrétaire générale en application de cette décision du Conseil de l'OACI,

Ayant présents à l'esprit les dispositions et principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, sachant que le principal objectif de l'OACI demeure d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant l'importance primordiale qu'il y a à préserver la sécurité de l'aviation civile internationale, inscrite dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes,

Notant que le Conseil de l'OACI, le 18 juillet 2022, a conclu, en se fondant sur les faits établis par l'Équipe d'enquête, qu'un certain nombre de hauts responsables du gouvernement de la République du Bélarus avaient sciemment participé ou avaient été associés à la diffusion d'informations relatives à une fausse alerte à la bombe visant le vol Ryanair FR4978 qui avait entraîné le déroutement du vol vers l'aéroport national de Minsk,

Notant en outre que le Conseil de l'OACI a conclu, vivement préoccupé, que compte tenu des faits établis par l'Équipe d'enquête, la sécurité du vol Ryanair FR4978 avait été mise en péril lorsqu'une fausse alerte à la bombe avait été communiquée à l'équipage de conduite, sur instructions des hauts responsables du gouvernement de la République du Bélarus, et que les actions du gouvernement de la République du Bélarus, qui a commis dans cette affaire un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord, constituaient une violation flagrante et grave de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Rappelant que l'utilisation de l'aviation civile par un État à des fins incompatibles avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* constituerait une violation de l'esprit de la Convention, de son Préambule et de son article 4,

Considérant que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de saisir de cette affaire l'Assemblée de l'OACI à sa 41^e session, conformément à l'article 54 k) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Fait sienne* la décision du Conseil de l'OACI selon laquelle, sur la base des constatations de l'Équipe d'enquête, les actions du gouvernement de la République du Bélarus, qui a sciemment participé ou a été associé à la diffusion d'informations relatives à une fausse alerte à la bombe visant le vol Ryanair FR4978, qui a entraîné le déroutement du vol vers l'aéroport national de Minsk et ainsi délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté d'un aéronef de passagers commercial et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord, constituent une utilisation de l'aviation civile par la République du Bélarus à une fin incompatible avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et une violation flagrante et grave de son article 4 ;

2. *Condamne* les actions du gouvernement de la République du Bélarus, qui a commis dans cette affaire un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord ;

3. *Déplore* le fait que, bien qu'elle ait reçu notification de l'infraction à l'article 4 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, la République du Bélarus n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après la notification de ladite infraction ;

4. *Prie instamment* la République du Bélarus de prendre les mesures appropriées relativement à cette infraction à l'article 4 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
5. *Demande au Conseil* de continuer à suivre cette affaire et de rendre compte à l'Assemblée, selon qu'il convient ;
6. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

A41-2 : Infractions à la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> par la Fédération de Russie

L'Assemblée,

Ayant examiné le point relatif aux infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* par la Fédération de Russie,

Rappelant qu'en adoptant la résolution A/ES-11/L.1 relative à l'agression contre l'Ukraine, l'Assemblée générale des Nations Unies a réaffirmé son attachement à la souveraineté, à l'indépendance, à l'unité et à l'intégrité territoriale de l'Ukraine et a déploré dans les termes les plus vifs l'agression commise par la Fédération de Russie contre l'Ukraine en violation des dispositions de la Charte des Nations Unies,

Ayant à l'esprit les dispositions et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et que l'objectif premier de l'OACI continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

Considérant qu'il est d'une importance primordiale de préserver la sécurité de l'aviation civile internationale, et qu'une fois qu'un État contractant a enregistré un aéronef, un certain nombre d'obligations en matière de sécurité lui incombe en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de ses Annexes,

Notant que le Conseil de l'OACI, le 25 février 2022, a condamné la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, notamment de son espace aérien souverain, laquelle contrevient à l'article premier de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et a exhorté la Fédération de Russie à cesser ses activités illégales, afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale dans toutes les régions touchées et à respecter les obligations qui lui incombent en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Notant que le 15 juin 2022, l'OACI a confirmé l'existence d'une préoccupation significative de sécurité (SSC) qui est restée non résolue par la Fédération de Russie, et que le 22 juin 2022, le Conseil de l'OACI a examiné une note de travail présentée par les 19 États membres du Conseil de l'OACI qui, outre l'infraction à l'article premier de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, a souligné les infractions aux articles 18, 19, 29 et 31 relativement à la double immatriculation d'aéronefs par la Fédération de Russie, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, et, qu'à ce propos, le Conseil a exhorté la Fédération de Russie à mettre fin immédiatement et à remédier de toute urgence à ses infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que la Fédération de Russie n'a pas pris de mesure appropriée dans un délai raisonnable après la notification des infractions, en dépit des vives condamnations du Conseil et de ses appels à respecter la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que le Conseil de l'OACI a décidé par la suite de présenter cette question à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, conformément à l'article 54, alinéa k) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Entérine* la décision du Conseil de l'OACI selon laquelle la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine par la Fédération de Russie, y compris son espace aérien souverain, et la double immatriculation d'aéronefs par cette dernière, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides constituent des infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en vertu de l'article 54, alinéa k) ;
2. *Déplore* que, en dépit des préoccupations et des condamnations exprimées par le Conseil de l'OACI, la Fédération de Russie a continué de commettre ces infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
3. *Condamne* la Fédération de Russie pour la violation de la souveraineté de l'espace aérien de l'Ukraine et la double immatriculation d'aéronefs par cette dernière, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, ce qui constitue des infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et une menace grave contre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale ;
4. *Lance un appel urgent* à la Fédération de Russie afin qu'elle mette fin aux mesures conduisant à des infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* pour respecter strictement les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de ses Annexes ;
5. *Lance un appel urgent* à la Fédération de Russie afin qu'elle règle les questions relatives à la location d'aéronefs enregistrés dans d'autres États contractants qui ont été immatriculés de nouveau en Fédération de Russie et qu'elle empêche l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, afin de remédier aux infractions articles 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
6. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette question et de présenter un rapport à l'Assemblée, selon qu'il convient ;
7. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

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

L'Assemblée,

Après avoir examiné la question des tirs de missiles répétés effectués sans notification préalable par la République populaire démocratique de Corée,

Rappelant la résolution A32-6 de l'Assemblée concernant la sécurité de la navigation,

Rappelant que le Conseil de sécurité de l'ONU, agissant en vertu du chapitre VII de la *Charte des Nations Unies*, a demandé à la République populaire démocratique de Corée de ne pas effectuer de tir utilisant la technologie des missiles balistiques et l'a énergiquement condamnée lorsqu'elle l'a fait en violation et au mépris flagrant, notamment, des résolutions 1718 (2006), 2087 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) et 2371 (2017) du Conseil de sécurité de l'ONU,

Ayant à l'esprit les dispositions et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, étant donné que l'objectif premier de l'OACI reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant l'importance primordiale d'une bonne coordination des activités potentiellement dangereuses pour l'aviation civile avec toutes les parties intéressées (Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*), la diffusion appropriée d'informations lorsque l'institution de zones interdites, réglementées ou dangereuses est inévitable (Annexe 15 —

Services d'information aéronautique), et la mise en œuvre effective des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique* (Doc 10066),

Notant que, le 6 octobre 2017, le Conseil de l'OACI a énergiquement condamné les tirs répétés de missiles balistiques par la République populaire démocratique de Corée au-dessus ou à proximité des routes aériennes internationales, sans notification préalable, ce qui menace gravement la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que le Conseil de l'OACI est resté saisi de la question, exprimant régulièrement des préoccupations à l'égard des tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée, qui constitue un risque sérieux pour l'aviation civile internationale et s'est fait au mépris des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, et a affirmé que le Secrétariat de l'OACI devrait éviter toutes activités techniques avec la République populaire démocratique de Corée, qu'elles soient de nature direct ou indirecte,

Notant que, le 1^{er} juin 2022, le Conseil de l'OACI a condamné de la manière la plus énergique possible, la récente série de tirs de missiles effectués sans notification préalable et a invité instamment la République populaire démocratique de Corée à respecter la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et à se conformer aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI,

Considérant que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de soumettre cette question à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI pour examen, conformément à l'article 54, alinéa k), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Approuve* la conclusion par le Conseil de l'OACI voulant que, mise à part l'incompatibilité des tirs de missiles avec les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, les tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée constituent une infraction à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en vertu de l'article 54, alinéa k), de ladite convention ;
2. *Déplore profondément* que, malgré les préoccupations et les condamnations exprimées par le Conseil de l'OACI, la République populaire démocratique de Corée a poursuivi les tirs de missiles sans notification ;
3. *Condamne vigoureusement* les tirs de missiles effectués sans notification préalable par la République populaire démocratique de Corée, en violation de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ce qui menace gravement la sécurité de l'aviation civile internationale ;
4. *Prie instamment* la République populaire démocratique de Corée de se conformer strictement aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de ses Annexes et des procédures pour les services de navigation aérienne connexes afin de prévenir la répétition de ces activités potentiellement dangereuses ;
5. *Réaffirme* l'intention de l'OACI de continuer à entretenir avec les Nations Unies des relations d'étroite coopération sur cette question en vue d'atteindre les objectifs définis dans l'Accord conclu entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI (voir la résolution A1-2 de l'Assemblée) ;
6. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette question et d'en rendre compte à l'Assemblée, selon qu'il convient ;
7. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

A40-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

A33-1 : Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile

A35-2 : Application de l'article IV de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*

RELATIONS AVEC DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET D'AUTRES ORGANISMES

A1-10 : Relations avec les organisations internationales publiques

Considérant qu'il y a un certain nombre d'organisations internationales publiques dont les activités influent sur celles de la présente Organisation ou sont influencées par celles-ci,

Considérant qu'une étroite collaboration avec ces organisations contribuera grandement aux travaux de l'Organisation et au développement de l'aviation civile internationale,

En conséquence, l'Assemblée décide :

1. d'*autoriser* le Conseil à conclure les ententes appropriées avec les organisations internationales publiques dont les activités sont liées à celles de l'aviation civile internationale, particulièrement en ce qui concerne la collaboration technique, l'échange de renseignements et de documents, la présence à des séances, et toutes autres questions susceptibles de conduire à une collaboration efficace, à condition que ces accords puissent être mis en application sans augmentation du budget adopté pour l'année en question ;
2. de *suggérer* que ces ententes soient, de préférence, conclues sous forme d'ententes pratiques de caractère non officiel plutôt que sous forme d'accords officiels, et cela, toutes les fois que ce sera possible ;
3. de *demander* au Conseil de bien vouloir rendre compte à la prochaine Assemblée de la nature et de la portée de chaque entente conclue en vertu de la présente résolution.

A1-11 : Relations avec les organisations internationales privées

Considérant qu'il y a un certain nombre d'organisations internationales privées dont les activités influent sur celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou sont influencées par celles-ci,

Considérant qu'une collaboration avec ces autres organismes peut contribuer grandement aux travaux de l'Organisation et au progrès de l'aviation civile internationale,

En conséquence, l'Assemblée :

A. Décide :

1. que le Conseil est, par la présente, autorisé à conclure les ententes appropriées qu'il jugera opportunes avec les organisations internationales privées, dont les activités sont liées à celles de l'aviation civile internationale :

- a) qui ont une représentation internationale vaste et solide et qui possèdent un organisme administratif international de caractère permanent et de représentants accrédités ;
- b) dont les buts et les objectifs ne sont pas en contradiction avec les principes généraux établis par la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

2. que l'étendue de la collaboration établie par ces ententes sera déterminée par la mesure dans laquelle les questions particulières relevant des attributions respectives des deux organisations présenteront un intérêt pour chacune d'elles ;

3. que cette collaboration, en ce qui concerne les questions présentant un intérêt commun pour ces deux organisations, soit envisagée sous la forme suivante ou sous toute autre forme jugée opportune par le Conseil :

- a) échange de renseignements et de documents ;
- b) représentation et participation réciproques aux travaux des réunions, comités ou groupes de travail techniques ;

4. que cette participation aux travaux de l'Organisation doit nécessairement se faire sans droit de vote, à condition que ces ententes puissent être mises en application sans augmentation du budget adopté pour l'année en question ;

B. Suggère que ces ententes soient de préférence conclues sous forme d'ententes pratiques de caractère non officiel plutôt que sous forme d'ententes officielles, et cela, toutes les fois que ce sera possible ;

C. Demande au Conseil de bien vouloir rendre compte à la prochaine Assemblée de la nature et de la portée de chaque entente conclue en vertu de la présente résolution.

A1-2 : Approbation de l'Accord avec l'Organisation des Nations Unies
--

Attendu que le Conseil intérimaire de l'OPACI, à la suite de négociations, a abouti à un projet d'Accord définissant les liens entre l'OACI et l'ONU, conformément à la résolution XXI de l'Assemblée intérimaire de l'OPACI, et a soumis cet Accord à l'approbation de l'Assemblée de l'OACI,

Attendu que l'Assemblée de l'OACI exprime le désir de conclure un Accord avec l'ONU dans les termes précisés par le Conseil intérimaire de l'OPACI,

L'Assemblée de l'OACI approuve en conséquence l'Accord définissant les liens entre l'OACI et l'ONU, et décide :

- a) d'autoriser le Président du Conseil à prendre des dispositions supplémentaires avec le Secrétaire général de l'ONU en vue de la mise en application de l'Accord conformément à l'article XIX de ce dernier

document, dans la mesure où elles s'avéreront utiles à la lumière de l'expérience acquise par les deux organisations ;

- b) d'autoriser le Président du Conseil à entamer des négociations avec l'ONU en vue de prendre toutes nouvelles dispositions appropriées entre l'OACI et l'ONU en ce qui concerne les questions aériennes relevant de la compétence de l'OACI, comme il est prévu à l'article XX. Ces dispositions, toutefois, devront être soumises, en dernier ressort, à l'approbation de l'Assemblée ;
- c) d'autoriser le Président du Conseil à signer avec le représentant qualifié de l'ONU un protocole tendant à mettre en vigueur l'Accord définissant les liens entre l'OACI et l'ONU ;
- d) d'autoriser le Conseil à entamer des négociations avec l'ONU en vue de réviser cet Accord, comme prévu à l'article XXI. Le résultat de cette révision devra être soumis en dernier ressort à l'approbation de l'Assemblée.

A2-24 : Relations avec les Nations Unies

L'Assemblée,

Considérant les recommandations présentées par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies dans ses résolutions 125 (II) et 165 (II), ainsi que les recommandations présentées par le Conseil économique et social dans les résolutions qu'il a adoptées le 10 mars 1948,

Considérant l'exposé des relations de l'Organisation avec les Nations Unies figurant dans le rapport du Conseil (A2-P/5) et dans la documentation, relative à cette question, soumise à la 2^e Assemblée (A2-AD/1),

1. *Approuve* les mesures prises par le Conseil, comme suite aux recommandations des Nations Unies, dont il est rendu compte, ainsi que le point de vue du Conseil au sujet de la possibilité actuelle d'une fusion du budget de l'OACI avec le budget des Nations Unies ;
2. *Approuve* la façon dont il a été donné suite jusqu'ici à l'Accord entre l'OACI et les Nations Unies ;
3. *Charge* le Conseil de continuer à entretenir avec les Nations Unies des relations d'étroite coopération en vue d'atteindre les objectifs définis dans l'Accord conclu avec cette organisation.

A2-25 : Accord supplémentaire traitant de l'utilisation des laissez-passer des Nations Unies par les fonctionnaires de l'OACI
--

L'Assemblée,

Considérant que l'Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale, en date du 13 mai 1947, ne contient aucune disposition permettant aux fonctionnaires de cette dernière Organisation d'utiliser les laissez-passer des Nations Unies,

Considérant qu'en application de la résolution A1-2 de la 1^{re} Assemblée, le Conseil de l'OACI a négocié avec les Nations Unies un avenant à l'Accord du 13 mai 1947 relatif à l'utilisation des laissez-passer des Nations Unies par les fonctionnaires de l'OACI et que ledit avenant est soumis à l'approbation définitive de l'Assemblée,

1. *Approuve* l'avenant à l'Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale, en date du 13 mai 1947, ledit avenant portant sur l'utilisation des laissez-passer des Nations Unies par les fonctionnaires de l'OACI ;
2. *Autorise* le Président du Conseil, après approbation dudit avenant par l'Assemblée générale des Nations Unies, à signer, avec le fonctionnaire autorisé des Nations Unies, un protocole pour la mise en vigueur de cet avenant.

A5-5 : Coordination des activités entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI au sujet des mesures d'urgence de nature à aider au maintien de la paix et de la sécurité internationales
--

L'Assemblée,

Agissant conformément aux dispositions de l'article 64 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* portant le titre « Arrangements en matière de sécurité », ainsi qu'aux dispositions du paragraphe i) de l'article 49 qui s'y rapportent,

Rappelant :

- a) qu'aux termes de l'Article VII de l'Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation de l'aviation civile internationale convient de coopérer avec le Conseil économique et social pour fournir au Conseil de sécurité telles informations et telle assistance que celui-ci pourrait demander, y compris l'assistance destinée à permettre l'exécution des décisions du Conseil de sécurité pour le maintien et le rétablissement de la paix et de la sécurité internationales,
- b) que l'Article XX de l'Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale envisage la possibilité de conclure, entre les Nations Unies et l'OACI, de nouveaux arrangements au sujet des questions aériennes de son ressort intéressant directement la sécurité universelle, ainsi qu'il est prévu dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Prenant acte de la résolution de l'Assemblée générale 377 (V) intitulée « l'Union pour le maintien de la paix », qui prévoit que l'Assemblée générale pourra adresser aux membres des recommandations portant sur les mesures collectives susceptibles de contribuer au maintien de la paix et de la sécurité dans le monde en cas de carence du Conseil de sécurité,

Prenant acte des pourparlers que, conformément à la résolution du Conseil économique et social en date du 14 mars 1951 relative aux mesures d'urgence, le Secrétaire général des Nations Unies a engagés avec le Secrétaire général de l'OACI au sujet des dispositions spéciales qu'il conviendrait de prendre pour permettre d'agir en cas d'urgence,

Déclare :

que l'Organisation de l'aviation civile internationale convient de coopérer avec les principaux organes des Nations Unies et de leur prêter toute l'assistance possible en ce qui concerne les questions de sa compétence qui affectent directement la paix et la sécurité internationales, comme le prévoit la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en tenant dûment compte de la situation particulière de ceux de ses membres qui ne sont pas membres des Nations Unies.

A9-16 : Dixième anniversaire de l'Organisation des Nations Unies

L'Assemblée notant que l'Organisation des Nations Unies célébrera son dixième anniversaire à San Francisco du 20 au 26 juin 1955,

1. *Exprime* sa vive satisfaction de la contribution qu'a apportée l'Organisation des Nations Unies à la paix et au bien-être du monde ;
2. *Affirme* à nouveau le désir de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'apporter à l'Organisation des Nations Unies son entière collaboration dans l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de la Charte des Nations Unies et conformément aux termes de l'Accord fixant les relations entre les deux institutions.

A27-17 : Relations entre l'OACI et les organismes régionaux de l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que, par sa résolution A10-5, elle a établi le cadre d'une politique destinée à régir les relations, y compris les arrangements financiers, entre l'OACI et la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC),

Considérant que, par sa résolution A18-21, elle a notamment invité le Conseil à étendre cette politique et ces arrangements à d'autres organismes régionaux de l'aviation civile et que, par sa résolution A21-8, elle a invité chacun des organismes régionaux à envisager d'inviter à ses réunions des États qui ne comptent pas parmi ses membres,

Considérant que, conformément aux résolutions A10-5 et A18-21, l'OACI a établi avec la CEAC, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) des relations étroites et avantageuses qui ont servi les buts et objectifs universels de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et facilité le développement de cadres régionaux à l'intérieur desquels les États peuvent coopérer et coordonner leurs actions sur les questions d'intérêt commun dans le domaine du transport aérien,

Considérant que les arrangements financiers prévus dans la résolution A10-5 devraient être modifiés pour tenir compte des changements de circonstances intervenus depuis leur adoption ainsi que de la croissance et du développement des organismes régionaux et pour permettre à ces organismes d'assumer la pleine responsabilité de leurs propres finances,

Considérant que la viabilité et le fonctionnement continus des organismes régionaux servent les intérêts de l'aviation civile internationale,

1. *Décide* :
 - a) que l'OACI appuie les travaux et activités de tout organisme régional de l'aviation civile, existant ou futur, partout où son appui est demandé par l'organisme régional intéressé et a été dûment approuvé, compte tenu des moyens de l'Organisation et de l'exécution de son programme de travail ;
 - b) que tout appui financier apporté par l'OACI aux organismes régionaux de l'aviation civile, comme la fourniture de services de secrétariat permanents, devrait être approuvé par l'Assemblée dans le cadre des budgets du programme ordinaire de l'Organisation, où il devrait être désigné comme appui aux organismes régionaux ;

2. Charge le Conseil :

- a) de conclure avec chaque organisme régional de l'aviation civile des arrangements de travail appropriés qui tiennent compte des principes ci-dessus et assurent d'étroites relations de travail, notamment la coopération et la coordination, l'harmonisation des programmes de travail pour éviter toute répétition inutile des efforts et la participation à certaines réunions, comme convenu ;
- b) d'insérer dans ces arrangements de travail, chaque fois qu'il est possible de le faire et qu'il en a été ainsi convenu, une disposition prévoyant le partage des coûts des installations et services communs mis à la disposition des États membres ;
- c) d'accueillir avec bienveillance les demandes d'assistance des organismes régionaux relatives aux questions de transport aérien d'intérêt régional ;

3. *Invite* chacun des organismes régionaux de l'aviation civile à envisager favorablement la possibilité d'inviter, conformément à son règlement intérieur, des États contractants de l'OACI qui ne comptent pas parmi ses membres à participer à ses réunions en qualité d'observateurs ;

4. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A10-5, l'alinéa a) du paragraphe 1 du dispositif de la résolution A18-21 et la résolution A21-8.

A37-21 : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile
--

L'Assemblée,

Considérant que la résolution A1-10, qui a été adoptée à la première session de l'Assemblée en 1947 et est toujours applicable, autorise le Conseil à conclure les ententes appropriées avec les organisations internationales publiques dont les activités sont liées à celles de l'aviation civile internationale, sous forme d'ententes pratiques de caractère non officiel, et cela, toutes les fois que ce sera possible,

Considérant que la résolution A27-17, concernant les relations entre l'OACI et les organismes régionaux de l'aviation civile, stipule entre autres que l'OACI appuie les travaux et activités de tout organisme régional de l'aviation civile, existant ou futur, et charge le Conseil de conclure avec chaque organisme régional de l'aviation civile des arrangements de travail appropriés,

Considérant que, en application de ces résolutions, l'OACI a établi diverses ententes de coopération avec les organismes régionaux de l'aviation civile,

Considérant que la Politique de l'OACI sur la coopération régionale stipule que l'OACI est résolue à apporter aux États contractants son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, 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,

Considérant que l'OACI mettra en œuvre sa Politique sur la coopération régionale dans le cadre de partenariats étroits avec des organisations régionales et des organismes régionaux de l'aviation civile,

1. *Entérine* la Politique et le Cadre de l'OACI pour la coopération régionale ;

2. *Encourage* les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile à conclure des ententes appropriées avec l'OACI, conformément avec la Politique et le Cadre de l'OACI pour la coopération régionale ;

3. *Prie instamment* les États d'appuyer leurs organisations régionales et leurs organismes régionaux de l'aviation civile en ce qui concerne la conclusion d'ententes appropriées avec l'OACI ;
4. *Encourage* les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées des Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* individuellement ou dans le cadre de la coopération régionale ;
5. *Encourage* les États qui n'ont pas d'organisme régional à s'efforcer d'en créer un ;
6. *Charge* le Conseil de faire en sorte que, par des arrangements de coopération, tant l'OACI que les organismes régionaux de l'aviation civile encouragent les États à harmoniser leurs règlements, prescriptions, et procédures d'exploitation en fonction des normes et pratiques recommandées ;
7. *Demande* au Secrétaire général de mettre en œuvre le Plan d'action approuvé par le Conseil pour améliorer la coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile ;
8. *Demande* au Secrétaire général de créer une synergie entre l'OACI et chaque organisme régional d'aviation civile conformément aux arrangements prévus dans les mémorandums de coopération qu'ils ont conclus, évitant ainsi les doubles emplois ;
9. *Demande* au Secrétaire général d'organiser des réunions périodiques entre l'OACI et les organismes régionaux de l'aviation civile ainsi que des examens périodiques des progrès réalisés ;
10. *Demande* au Conseil de présenter à sa prochaine session ordinaire un rapport sur la mise en œuvre globale de la Politique de l'OACI sur la coopération régionale et sur les progrès réalisés.

A22-7 : Statut du Corps commun d'inspection
--

L'Assemblée,

Ayant examiné le texte de la résolution 31/192 de l'Assemblée générale des Nations Unies,

Ayant noté que les services du Corps commun d'inspection sont d'une utilité limitée pour l'OACI du fait que le Conseil supervise en permanence les activités de l'Organisation,

Considérant que, pour maintenir l'uniformité et la coordination au sein du système d'organisations des Nations Unies, il convient que l'OACI continue d'utiliser les services du Corps commun d'inspection après le 31 décembre 1977,

Décide :

1. d'accepter le statut du Corps commun d'inspection, qui continuera d'être responsable devant le Conseil dans la mesure où ses activités concernent l'OACI ;
2. que la compétence du Corps commun d'inspection continuera de s'étendre aux fonctions du Secrétaire général, mais non à celles de l'Assemblée, du Conseil et de ses organes auxiliaires ;
3. d'autoriser le Secrétaire général à communiquer le texte de la présente résolution au Secrétaire général des Nations Unies.

A21-12 : Commission de la fonction publique internationale

L'Assemblée,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies, par sa résolution 3042 (XXVII), a décidé de créer en principe une commission de la fonction publique internationale comme organe chargé de réglementer et de coordonner les conditions d'emploi dans les organisations appliquant le régime commun des Nations Unies,

Considérant que l'Accord conclu entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} octobre 1947 reconnaît, à l'article XII, que le développement futur d'un corps unifié de fonctionnaires internationaux est souhaitable du point de vue d'une coordination administrative efficace,

Considérant que, aux termes des articles 58 et 65 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, l'Assemblée est habilitée à établir des règles selon lesquelles le Conseil détermine les questions relatives au personnel de l'Organisation, et à donner son approbation au Conseil pour qu'il conclue des arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation,

Décide que le Conseil, après avoir examiné les arrangements relatifs au statut et au fonctionnement de la Commission de la fonction publique internationale, est autorisé à conclure des accords ou arrangements appropriés dans l'intérêt de l'Organisation.

A29-11 : Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne**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****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****Décision A21 : Résolutions des Nations Unies sur l'invitation des mouvements de libération aux réunions des institutions spécialisées**

(Voir Doc 9119 A21-Min. P/1-12, page 110, § 19)

A38-6 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

A22-6 : Participation de l'Organisation de libération de la Palestine (OLP) aux travaux de l'OACI en qualité d'observateur

L'Assemblée,

Considérant la résolution 3237 de l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 22 novembre 1974, relative au droit de l'Organisation de libération de la Palestine à participer, en qualité d'observateur, aux sessions et aux travaux de l'Assemblée générale des Nations Unies et de toutes les conférences internationales convoquées sous les auspices de l'Assemblée générale des Nations Unies et/ou d'autres organes de l'Organisation des Nations Unies,

Notant que l'Organisation de libération de la Palestine a effectivement participé, en qualité d'observateur, à la Conférence mondiale de la population, à la Conférence mondiale de l'alimentation, à la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, à la Conférence des Nations Unies sur le crime et à la Conférence Habitat des Nations Unies,

Notant également que l'Organisation de libération de la Palestine participe, en qualité d'observateur, aux sessions et aux travaux de l'Organisation de l'alimentation et de l'agriculture, de l'UNESCO, de l'Organisation internationale du travail et de l'Organisation mondiale de la santé,

Estime que l'Organisation de libération de la Palestine a le droit de participer en tant qu'observateur :

- a) aux sessions et aux travaux de l'Assemblée de l'OACI et des autres conférences internationales convoquées sous les auspices de l'OACI ;
- b) aux réunions régionales chargées d'examiner des questions intéressant ses territoires ;

Charge le Conseil de prendre les mesures nécessaires pour mettre en application la présente résolution.

POLITIQUE GÉNÉRALE RELATIVE À DES PROGRAMMES SPÉCIAUX**A37-1 : Principes d'un code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité**

L'Assemblée,

Considérant que garantir la sécurité de l'aviation civile internationale relève de la responsabilité des États membres, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel sur la base duquel les États membres peuvent bâtir un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, nécessitant que tous les États membres s'acquittent de leurs obligations en mettant en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et en assurant adéquatement la supervision de la sécurité,

Rappelant que la confiance mutuelle entre États ainsi que la confiance du public dans la sécurité du transport aérien dépendent de l'accès à des renseignements adéquats concernant la mise en œuvre des SARP internationales,

Rappelant que la transparence et le partage de ces renseignements sont des éléments fondamentaux d'un système sûr de transport aérien et que l'un des objectifs du partage des renseignements est de garantir une réaction cohérente, fondée sur les faits et transparente face aux préoccupations en matière de sécurité, aux niveaux national et mondial,

Reconnaissant que les renseignements sur la sécurité que détiennent les États, l'industrie aéronautique et les organisations d'aviation concernant l'existence de risques opérationnels offrent la possibilité de mieux éclairer les domaines existants et émergents de risque, ainsi que d'intervenir en temps opportun pour améliorer la sécurité, lorsqu'ils sont partagés et donnent lieu à des mesures prises collectivement,

Reconnaissant qu'il faut élaborer des principes de confidentialité et de transparence pour garantir que les renseignements sur la sécurité seront utilisés de façon appropriée, équitable et cohérente, uniquement pour améliorer la sécurité de l'aviation, et non à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir des avantages économiques,

Consciente du fait que l'utilisation de ces renseignements à des fins autres que la sécurité peut empêcher la communication de ces renseignements et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation,

1. *Charge* le Conseil d'élaborer un code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité fondé notamment sur les principes suivants :

- a) les États membres recueilleront et partageront des renseignements sur la sécurité appropriés et pertinents pour garantir qu'ils peuvent s'acquitter efficacement de leurs responsabilités individuelles et collectives en matière de sécurité de l'aviation civile internationale ;
- b) les États membres utiliseront les renseignements sur la sécurité pour s'assurer que les opérations qui sont sous leur supervision sont réalisées en pleine conformité avec les SARP applicables et autres règlements ;
- c) les États membres, l'industrie aéronautique et les organisations d'aviation veilleront à ce que les renseignements sur la sécurité échangés soient utilisés d'une façon appropriée, équitable et cohérente, uniquement pour renforcer la sécurité de l'aviation ;
- d) les États membres, l'industrie aéronautique et les organisations d'aviation useront de prudence dans la divulgation des renseignements, sans oublier toutefois la nécessité d'assurer la transparence et la possibilité qu'une telle divulgation empêche la communication future de ces renseignements ;
- e) les États membres qui reçoivent d'un autre État des renseignements sur la sécurité accepteront d'appliquer des niveaux de confidentialité et des principes de divulgation équivalents à ceux de l'État qui fournit ces renseignements.

A29-11 : Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne
--

L'Assemblée,

Considérant que l'exploration et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique à des fins pacifiques sont d'un grand intérêt pour l'aviation civile internationale et intéressent des questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation aux termes de la Convention de Chicago,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a reconnu que les institutions spécialisées peuvent remplir diverses fonctions utiles en ce qui concerne les activités spatiales et que leur intérêt devrait être accueilli favorablement et encouragé,

Considérant que l'Assemblée, à ses 15^e, 16^e et 22^e sessions, a posé les principes de la participation de l'OACI aux programmes relatifs à l'exploration et à l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique,

Considérant qu'il incombe à l'OACI d'exposer la position de l'aviation civile internationale sur toutes les questions intéressant les études relatives à l'utilisation des techniques spatiales aux fins de la navigation aérienne, y compris la définition des besoins particuliers de l'aviation civile internationale en ce qui concerne les applications des techniques spatiales,

Considérant que, dans la résolution A22-20, l'Assemblée a établi qu'il incombe à l'OACI d'exposer la position de l'aviation civile internationale sur toutes les questions relatives à l'espace extra-atmosphérique, et qu'elle a demandé au Conseil de poursuivre ses travaux en ce qui concerne la planification et l'utilisation des techniques spatiales aux fins de la navigation aérienne et de prendre des mesures destinées à poursuivre activement les travaux qui visent à définir les besoins opérationnels et techniques des systèmes internationaux de navigation aérienne par satellite,

Considérant que les États et les organisations internationales ont acquis des connaissances et une plus grande expérience de l'utilisation des techniques spatiales aux fins de la navigation aérienne, grâce à des travaux accomplis dans le cadre de l'OACI sur des questions concernant l'utilisation des techniques spatiales aux fins de la navigation aérienne,

Considérant qu'un concept mondial de futurs systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) fondés sur les techniques satellitaires a été approuvé par les États membres de l'OACI et par le Conseil,

Considérant que, d'après le concept de systèmes CNS/ATM de l'OACI, l'utilisation de techniques satellitaires aidera à remédier aux limites inhérentes aux systèmes actuels de navigation aérienne et répondra, à l'échelle mondiale, aux besoins de l'aviation civile internationale dans l'avenir prévisible,

Notant les résultats de la collaboration des États contractants pour l'utilisation des techniques spatiales aux fins de la navigation aérienne sur une vaste échelle internationale, et la nécessité d'une telle collaboration dans l'avenir,

1. *Décide* qu'il continue d'incomber à l'OACI :

- a) d'exposer la position de l'aviation civile internationale sur toutes les questions relatives à l'espace extra-atmosphérique qui concernent cette dernière ;
- b) de suivre et de coordonner les travaux accomplis par les États dans le domaine de la planification régionale et mondiale relative à ces questions, pour que l'introduction des futurs systèmes CNS/ATM de l'OACI se fasse de façon ordonnée et efficace à l'échelle mondiale et de manière équilibrée, compte dûment tenu de la sécurité ainsi que des considérations d'ordre économique ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux en vue de définir les besoins opérationnels, techniques, financiers, juridiques, institutionnels et relatifs à la gestion des systèmes mondiaux de satellites pour l'aviation civile, en tenant dûment compte des dispositions de la résolution A27-10, appendice J, concernant la coordination des systèmes et sous-systèmes aéronautiques ;

3. *Prie instamment* les États contractants de continuer à tenir l'Organisation au courant de leurs programmes d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, ainsi que des progrès réalisés dans ce domaine, qui présentent un intérêt particulier pour l'aviation civile internationale ;

4. *Demande* au Secrétaire général de veiller à ce que les positions et les besoins de l'aviation civile internationale soient portés à la connaissance de toutes les organisations qui s'occupent d'activités spatiales pertinentes et de continuer à faire en sorte que l'Organisation soit représentée aux conférences et réunions appropriées qui sont liées aux intérêts particuliers de l'aviation civile internationale dans ce domaine ou qui ont une incidence sur ces intérêts ;

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

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,

Reconnaissant la nécessité de travailler en étroite collaboration avec diverses entités des Nations Unies, en particulier le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies (UNOOSA) et le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique des Nations Unies (COPUOS).

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 en coordination avec le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies ;

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.

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

L'Assemblée,

Considérant que, par sa résolution A40-17, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la résolution A40-17 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 40^e 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 A41-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A41-22 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, 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 41^e 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 de la détonation balistique

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

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

3. Déclare que la présente résolution, conjointement avec les résolutions A41-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A41-22 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, remplacent les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension (...) » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer

les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et (...) de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à (...) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant que beaucoup des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, du recyclage des aéronefs, de l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable, de l'utilisation judicieuse de la planification des aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains, 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,

Notant 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,

Constatant 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,

Notant l'importance d'un système de transport aérien résilient en mesure d'adapter son infrastructure et ses opérations au changement climatique,

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, tels 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 ;
- d) d'assurer la résilience future du transport aérien en adaptant son infrastructure et ses opérations aux conséquences du changement climatique.

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 continuer 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, notamment au moyen des séminaires « États des lieux » ;

5. *Accueille avec satisfaction* le lancement des outils OACI de suivi des innovations susceptibles de produire une réduction des émissions de CO₂ dans le secteur, et *demande* au Conseil de rester informé et d'actualiser ces outils, le cas échéant ;

6. *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 ;

7. *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 ;

8. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit, la consommation de carburant des aéronefs, le rendement du carburant du système de l'aviation et les émissions de particules de matières et de NO_x 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 ;

9. *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 ;

10. *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 ;

11. *Se félicite* de l'établissement de la *Coalition mondiale de l'OACI pour une aviation durable* qui servira de plateforme aux parties prenantes pour le lancement de nouvelles idées et la mise en œuvre accélérée de solutions innovantes pour l'environnement, et *demande* au Conseil d'encourager davantage de parties prenantes à rejoindre la Coalition ;

12. *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 ;

13. *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,

Constatant 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 et/ou à 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 CO₂ des avions*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions de CO₂ pour les avions et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Notant que la norme de certification des émissions de particules non volatiles (nvPM) et la norme de certification des émissions de CO₂ 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,

Notant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs 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 la nécessité d'actualiser et d'élaborer en temps utile des normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI relatives à l'environnement et des orientations visant les nouvelles technologies avancées d'aéronef, selon qu'il convient,

Consciente 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, électriques et à l'hydrogène,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au chapitre 14, volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2020 pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;
2. *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^{er} janvier 2018 ;
3. *Se félicite* des avantages de la norme de l'OACI pour les émissions de CO₂ des avions entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 pour les nouveaux types d'avions, 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 sera le 1^{er} janvier 2023 ;
4. *Se félicite* des avantages de la norme de l'OACI pour les émissions de CO₂ des avions dont la date d'application sera le 1^{er} janvier 2023 pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1^{er} janvier 2028 ;
5. *Se félicite* des avantages 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^{er} janvier 2020 ou après ;
6. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par le Conseil, en mars 2020, de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM qui sera applicable le 1^{er} janvier 2023 aux moteurs en production et aux nouvelles conceptions de moteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 ;
7. *Prie instamment* les États de reconnaître que les normes de certification des émissions de CO₂ 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 ;
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,

Notant 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,

Consciente 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,

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

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

Reconnaissant l'approbation du nouveau *Manual on Operational Opportunities to Reduce Aircraft Noise* (Doc 10177), (Manuel sur les possibilités opérationnelles de réduire le bruit des aéronefs).

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

Notant que l'analyse des tendances du bruit des aéronefs effectuée par le CAEP montre que, dans le cadre d'un scénario d'améliorations de technologies avancées, une augmentation de l'exploitation des aéronefs pourrait ne plus se traduire par une augmentation de la zone de la courbe de bruit après 2030, 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'empiètement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'appendice F à la présente résolution ;
 - c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
 - d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;
- 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,

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

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

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que les normes du chapitre 4 et du chapitre 14, volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent seulement à la certification,

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

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;
2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au chapitre 3, volume I, de l'Annexe 16, avant :
 - a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis au chapitre 3, volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;
 - b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'appendice C ;
3. *Prie instamment* les États qui, malgré le § 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au chapitre 3, volume I, de l'Annexe 16 :
 - a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, volume I ;
 - b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
 - c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;
 - d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple les services long-courriers) ;
 - e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;
 - f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;
 - g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;
 - h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;
 - i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;
4. *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du chapitre 4 et du chapitre 14, volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

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

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

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

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du chapitre 2, volume I, de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés au chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

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

Constatant 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,

Constatant 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,

Constatant 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,

Constatant 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 en matière de politiques de gestion respectueuses de l'environnement viables aux aéroports et alentour,

Consciente que les aéronefs à technologie émergente, tels que les drones et les systèmes d'aéronef télépilote (RPAS) peuvent avoir des incidences sonores dans les zones situées au-delà des terrains entourant un aéroport,

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 de la détonation balistique

L'Assemblée,

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

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

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

Consciente 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 la détonation balistique 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 la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression « situations inacceptables pour la population » et sur l'établissement des limites correspondantes ;
3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

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

Considérant que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO_x 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_x 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 pollution de l'air locale due aux aéronefs,

Reconnaissant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré par des experts indépendants des technologies des aéronefs et des moteurs 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_x 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_x, 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_x 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_x 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.

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

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,

Prenant acte que les émissions de l'aviation internationale continuent de représenter moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, et qu'elles continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien, à moins que des mesures de réduction des émissions ne soient prises,

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

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

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

Considérant que le Pacte de Glasgow pour le climat, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en novembre 2021, *réaffirme* l'objectif mondial à long terme de contenir la hausse de la température moyenne dans le monde à bien moins de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, constatant que cela réduirait considérablement les risques et les effets des changements climatiques, et que le Pacte de Glasgow note aussi que les effets des changements climatiques seraient beaucoup plus faibles avec une augmentation de température de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et *s'engage* à poursuivre les efforts visant à limiter la hausse de la température à 1,5 °C,

Considérant les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37^e session en 2010 et réaffirmés à ses 38^e, 39^e et 40^e sessions en 2013, 2016 et 2019 respectivement, 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,

Prenant acte de l'ampleur du travail mené par l'OACI pour étudier la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

Considérant le processus d'échange d'informations et de consultation sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, y compris l'état des lieux de l'OACI sur la réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation, et l'organisation de Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) et de la Réunion de haut niveau concernant la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, depuis la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI,

Sachant que le Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale, qui contient une évaluation de la faisabilité technique de divers scénarios de réduction des émissions de CO₂ du secteur aérien, sert de base à l'examen de cet objectif ambitieux à long terme,

Reconnaissant que les objectifs mondiaux ambitieux pour le secteur de l'aviation internationale relatifs à une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant et au maintien des émissions nettes de carbone de 2020 au même niveau ne débouchent pas sur le niveau de réduction nécessaire pour 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 CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réaliser un objectif à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050,

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, des carburants d'aviation durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions, et une évolution éventuelle des normes et pratiques recommandées (SARP),

Prenant acte des progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960, *tout en observant* un volume inédit de technologies nouvelles et d'innovations propices à une transition verte de l'aviation,

Prenant acte de l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des avions par le Conseil en mars 2017, et de la nécessité de tenir cette norme à jour en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs,

Reconnaissant la nécessité d'actualiser et d'élaborer en temps utile des SARP pertinentes de l'OACI relatives à l'environnement et des orientations visant les nouvelles technologies avancées d'aéronef, selon qu'il convient,

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 CO₂ 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 l'analyse mondiale de l'efficacité horizontale et verticale des vols,

Se félicitant de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017, en mai 2019, et en novembre 2021, et *sachant* le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de nouvelles sources d'énergie pour le transport aérien,

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, notamment du nombre croissant de procédés de conversion du carburant et d'aéroports distribuant ces carburants au service d'un plus grand nombre de vols commerciaux,

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, et *notant* aussi la nécessité de mettre à jour cette vision pour y inclure une proportion quantifiée de ces carburants à utiliser d'ici à 2050,

Reconnaissant que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables est prouvée, que ces carburants devraient avoir la plus grande incidence sur la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation d'ici à 2050 et que leurs effets devraient continuer de se faire fortement sentir au-delà de 2050, et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

Sachant les innovations qui sont constamment apportées aux carburants interchangeables, par exemple les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation, et *accueillant avec satisfaction* le développement de nouveaux carburants et de sources d'énergie plus propres pour l'aviation, notamment l'utilisation d'hydrogène et d'électricité renouvelable,

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 développés et mis à jour dans le cadre 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, A39-2 et A40-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente résolution,

Notant qu'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 CO₂*, 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 juillet 2022, 133 États membres représentant plus de 98 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

Sachant qu'il est nécessaire de développer et d'actualiser davantage les plans d'action des États, notamment de quantifier les retombées de la réduction des émissions de CO₂ au moyen d'outils pratiques, en vue d'une aviation et d'une infrastructure durables en mettant l'accent sur les innovations axées sur l'environnement,

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 de rechercher constamment des partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Accueillant avec satisfaction le lancement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir le développement et le déploiement des SAF, y compris l'établissement de partenariats entre les États et les parties prenantes concernées, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

Sachant que, selon les derniers rapports du GIEC, des progrès concernant la planification et la mise en œuvre de l'adaptation aux changements climatiques ont été observés dans tous les secteurs et dans toutes les régions, mais qu'ils sont encore inégalement répartis, plusieurs lacunes en matière d'adaptation ayant été observées, notamment des vulnérabilités potentielles dans des infrastructures de transport clés comme les systèmes et infrastructures de l'aviation internationale ; leurs normes de conception devraient ainsi dûment prendre en considération les impacts et les risques climatiques prévus,

Sachant qu'il est nécessaire d'avoir des conditions propices à la mise en œuvre de mesures d'adaptation aux changements climatiques à long terme, en particulier pour les parties vulnérables du système et de l'infrastructure de l'aviation, ce qui rehausserait le niveau de préparation du secteur de l'aviation internationale aux phénomènes climatiques extrêmes et perturbateurs prévus,

Sachant l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante, ainsi que les options recensées des mesures d'adaptation,

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 A41-20, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la résolution A41-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, remplace les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19 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 en cas de besoin, 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, tout en tenant compte aussi de l'objectif ambitieux mondial à long terme évoqué dans le paragraphe 7 ci-dessous ;

7. *Décide* en outre qu'au-delà de l'objectif ambitieux mondial à long terme évoqué au paragraphe 6 ci-dessus, l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible de température de l'Accord de Paris, en tenant compte du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national ;

8. *Tout en notant* que l'objectif LTAG représente un objectif ambitieux mondial et collectif, et qu'il n'impose aucune attribution d'obligations ou d'engagements particuliers sous forme d'objectifs nationaux de réduction des émissions, *prie instamment* chaque État de contribuer à l'atteinte de l'objectif en prenant en compte les dimensions sociales, économiques et de durabilité de l'environnement et en adaptant ses efforts à sa situation propre ;

9. *Demande* au Conseil de suivre régulièrement les progrès de mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures permettant l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme, notamment par les moyens suivants : le processus d'état des lieux environnemental de l'OACI ; l'examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables ; d'autres évaluations de la réduction des émissions de CO₂ et les incidences de coût du changement climatique sur l'aviation internationale, les régions et les pays, en particulier les pays en développement, les effets sur l'évolution du secteur ; ainsi que les incidences financières des efforts en vue de réaliser le LTAG ; le suivi de l'information provenant des plans d'action des États relativement à la réduction des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ; et les moyens de mise en œuvre. À cette fin, le Conseil examinera les méthodologies nécessaires du suivi des progrès et en rendra compte lors d'une session ultérieure de l'Assemblée de l'OACI ;

10. *Encourage en outre* tous les États à soumettre à l'OACI et à mettre à jour des plans d'actions volontaires portant sur une réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, soulignant leurs politiques, actions et feuilles de route respectives, notamment les projections à long terme ;

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 2024 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 en vue de la mise en œuvre de ces mesures ;

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 2024, notamment au moyen d'activités de coopération et d'assistance portant sur l'identification de sources de financement possibles de la décarbonation de l'aviation en coopération avec les institutions financières et autres organisations pertinentes, 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 normes et les méthodes 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 CO₂ ;

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 CO₂ 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 CO₂ 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. *Prend note* du fait que des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme. *Note* également que des investissements considérables de la part des États sont requis, en fonction de leurs contextes particuliers, et que différentes modalités ou mécanismes de financement possibles pourraient être mis en place par l'OACI afin de faciliter l'appui au financement et à l'investissement en vue d'assurer la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation ;

18. *Demande* au Conseil :

- a) de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, telles que les banques de développement, relativement à des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, et encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin ;
- b) d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de rendre compte à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI ;
- c) les alinéas a) et b) qui précèdent complèteront un programme renforcé d'assistance technique et de coopération consacré à l'objectif ambitieux à long terme et axé sur le partage d'informations concernant les meilleures pratiques et la fourniture d'orientations, de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique. Bien que la mise en place par l'OACI du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) doive être saluée, il conviendrait de l'élargir afin de renforcer le soutien à la mise en œuvre des autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT-LTAG de l'OACI (par exemple sur les technologies d'aéronefs, les améliorations opérationnelles, les changements d'infrastructure, les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation ;
- d) encourager le transfert volontaire de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, afin de leur permettre d'adapter les technologies de dernier cri et de renforcer leur contribution à l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme ;
- e) conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, prier instamment les États membres de l'OACI d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds pour l'environnement de l'OACI, afin de faire suite à des activités spécifiques de l'OACI sur le LTAG, notamment le Programme ACT-SAF, qui vise à aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Les États sont également encouragés à élaborer des projets au titre du Programme de coopération technique de l'OACI.

19. *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 le rapport 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 ;

20. *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, et l'adaptation des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale aux impacts et aux risques liés aux changements climatiques ;

- 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 ;

21. *Invite* le Conseil et les États membres à collaborer avec les organisations pertinentes afin de réaliser les progrès les plus rapides dans la mise en œuvre des mesures de réductions du CO₂ dans le secteur de l'aviation (par exemple la technologie, l'exploitation et les carburants), en prenant note du fait que les effets potentiels les plus importants sur la réduction des émissions de CO₂ seront produits par les mesures relatives au carburant ;

22. *Encourage* le Conseil et les États membres à se tenir informés des technologies d'aéronef innovantes, des nouvelles formes d'exploitation favorisant la réduction des émissions, des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres sources d'énergie plus propres cadrant avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, afin d'accélérer la certification et de faciliter l'élaboration et la mise à jour de SARP et d'éléments d'orientation pertinents de l'OACI comme il convient. L'OACI et ses États membres sont instamment priés de continuer à mener les activités relatives aux éléments d'un panier de mesures visant à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme notamment celles décrites aux paragraphes 23 à 28 ci-dessous ;

23. *Demande* aux États :

- a) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant de moins en moins de carburant et faciliter le renouvellement rentable de leur flotte par les constructeurs et les exploitants d'aéronefs, 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'encourager et d'accélérer les investissements en recherche et développement d'un nouvel aéronef ne produisant aucune émission de CO₂ ;

24. *Demande* au Conseil :

- a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des avions, selon qu'il convient, en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs ;
- b) d'élaborer des SARP relatives à l'environnement et de les mettre à jour en temps voulu ainsi que des orientations pertinentes sur les nouvelles technologies aéronautiques de pointe comme il convient ;
- c) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

25. *Demande aux États :*

- a) de collaborer avec les fabricants, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports en vue d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne et d'exploitation au sol économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la 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, notamment des pratiques relatives à la planification, au développement, à l'exploitation et à la maintenance des aéroports ;
- d) d'envisager de réaliser une évaluation des risques climatiques afin de favoriser la prise en considération de mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques nationales sur le climat et les processus de planification, au regard des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale, selon qu'il convient ;

26. *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 mise 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, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, 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) de publier et de tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la Collection électronique de publications pratiques sur les aéroports respectueux de l'environnement ;
- e) d'encourager les États à réaliser un développement résilient au climat de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, en mettant l'accent sur l'élaboration de politiques qui intègrent des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci pour faire progresser le développement durable de l'aviation ;

27. *Demande aux États :*

- a) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent la recherche, le développement, la distribution et l'utilisation

appropriés de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), conformément à leurs circonstances nationales ;

- b) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des SAF et LCAF ;
- c) collaborer avec les parties prenantes concernées pour accélérer la recherche, la certification et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières et la certification de nouveaux aéronaves et moteurs utilisant exclusivement des SAF, afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production de carburants durables jusqu'à une échelle commerciale, notamment en encourageant et en favorisant les accords d'achat de SAF ou de LCAF et en encourageant la fourniture en temps voulu et les changements nécessaires aux infrastructures aéroportuaires et d'approvisionnement en énergie, 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 ;

28. *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 plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les SAF et les LCAF, 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 SAF et LCAF 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 SAF et aux LCAF 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) continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, dans le cadre du processus d'état des lieux de l'OACI, et de convoquer la Conférence CAAF/3 en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et tenant compte des circonstances et des capacités nationales ;

29. *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 de tenir à jour et de rehausser les orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale ;

30. *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 CO₂ 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 CO₂, 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.

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

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^e 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 Comité du climat et de l'environnement (CEC), 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 — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (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 deuxième édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*,

Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration et de l'actualisation 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, qui ont été déterminants pour la mise en œuvre réussie des exigences MRV par les États et pour la communication des émissions annuelles de CO₂ au Registre central du CORSIA,

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, que 88 États ont de fait participé volontairement en 2021, 107 États en 2022 et 115 États en 2023,

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

Rappelant la décision du Conseil (juin 2020) relative à l'utilisation des émissions de 2019 au lieu de celles de 2020 pour la mise en œuvre des éléments de conception pertinents pendant la phase pilote (à savoir le niveau de référence du CORSIA, l'année de référence pour le calcul des obligations de compensation d'un exploitant d'avions, et seuil pour les nouveaux venus), pour tenir compte de la pandémie de COVID-19 et éviter qu'un poids économique indu ne pèse sur les exploitants d'avions,

Constatant que le Conseil a achevé l'examen périodique 2022 du CORSIA avec le concours technique du CAEP, y compris les analyses relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des scénarios de relance CO₂ sur le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote,

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 CO₂ 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^e 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 différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

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

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 A41-20 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la résolution A41-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, remplace les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;
2. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO₂ 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. *Reconnaît 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 CO₂ 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 CO₂ 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^e 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 CO₂ 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 CO₂ 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^e 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^{er} 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 ou au 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^e 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^e session et *décide en outre* que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'avions doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) obligation 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 de 2021 à 2023 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – total des émissions visées par le CORSIA en 2019) / total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée, et où le facteur de croissance du secteur de 2024 à 2035 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % du total des émissions visées par le CORSIA en 2019) / total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2021 à 2035 = (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA en 2019) / 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 2019 ;
 - 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, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - 5) de 2033 à 2035, 85 % sectoriel et 15 % individuel ;
- 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^e session et *décide en outre* que les nouveaux venus¹ sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent

¹. 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.

0,1 % du total des émissions enregistrées en 2019, 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^e 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 CO₂ 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^e 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^e 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^e 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^e 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, et *demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie et un calendrier relatifs à la tenue de ces examens, qui porteront, 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 ;
- 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ ; 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 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 du CEC 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^e 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^e 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 l'Accord de Paris, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO₂ 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.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A36-14 : Utilisation des routes transpolaires

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

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Prie instamment* tous les États contractants de s'appuyer mutuellement dans les efforts déployés pour réduire le risque d'introduction, par le transport aérien civil, d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle ;
2. *Demande* au Conseil de l'OACI de continuer à travailler avec les organisations appropriées à ce sujet ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A35-19.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Entérine* les dispositions qu'ont prises le Conseil, par l'intermédiaire du Comité du transport aérien, la Commission de navigation aérienne, la Division de facilitation à sa dixième session et le Secrétariat pour mettre en

application la résolution A26-12 de l'Assemblée et le Schéma multidisciplinaire complet adopté par la Conférence internationale sur l'abus et le trafic illicite des drogues ;

2. *Prie instamment* le Conseil d'élaborer avec un haut degré de priorité des mesures concrètes pour prévenir et éliminer l'éventuel usage de drogues illicites et l'abus d'autres drogues ou substances par des membres d'équipage, contrôleurs de la circulation aérienne, mécaniciens et autres employés de l'aviation civile internationale ;
3. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre ses travaux pour prévenir le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne ;
4. *Demande* au Conseil de continuer à suivre les travaux que font l'ONU et les autres institutions afin de mettre en application le Schéma multidisciplinaire complet pour les activités futures de lutte contre l'abus des drogues et de veiller à ce que l'Organisation coopère activement à l'exécution de tous les programmes intéressant l'aviation civile internationale ;
5. *Demande* au Conseil de proposer, à la lumière de tout complément d'étude qui pourrait être nécessaire, des actions et des mesures concrètes, y compris l'élaboration des éléments indicatifs nécessaires sur tous les problèmes liés aux drogues qui pourraient se poser dans l'aviation civile internationale ;
6. *Lance un appel* à tous les États contractants afin qu'ils poursuivent leurs efforts en vue de prévenir le trafic illicite des drogues par voie aérienne, afin qu'ils prennent les mesures législatives appropriées pour que le crime du transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne soit passible de peines sévères, et afin qu'ils deviennent parties, aussitôt que possible, à la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (1988) ;
7. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session ordinaire, de la suite donnée à la présente résolution ;
8. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A26-12.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A29-15 : Restriction du droit de fumer sur les vols internationaux de passagers

L'Assemblée,

Considérant que les Assemblées de l'OACI ont démontré leur inquiétude et leur contribution à la qualité de l'environnement où les êtres humains s'adonnent au travail et à d'autres activités, y compris les sujets reliés aux émissions provenant des moteurs d'aviation, à la couche d'ozone et au bruit des aéronefs,

Considérant que les Assemblées de l'OACI se sont reconnu une responsabilité d'en arriver à une compatibilité maximale entre les opérations de l'aviation civile et la qualité de l'environnement humain,

Considérant que les États reconnaissent de plus en plus les risques connus de santé causés par la fumée du tabac dans les lieux de travail, les bâtiments publics et les systèmes de transport, et prennent des initiatives contre ces risques,

Considérant que l'accumulation de « goudron » et d'autres résidus de la fumée du tabac peut nuire au bon fonctionnement des masques à oxygène et contaminer les systèmes de contrôle de l'air ambiant,

Considérant que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Organisation internationale du travail (OIT) estiment que la sécurité et la santé au travail sont des sujets intimement liés qui ne peuvent être séparés,

Considérant que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a unanimement adopté une résolution invitant instamment les États membres à interdire de fumer sur les transports publics, où la protection contre l'exposition involontaire à la fumée de tabac ne peut être assurée, et a demandé à son directeur général de collaborer avec l'OACI,

1. *Demande* au Conseil de l'OACI d'intensifier ses études concernant les incidences sur la sécurité qu'entraînerait l'interdiction de fumer à bord des aéronefs ;
2. *Demande* au Conseil de l'OACI de prendre des mesures appropriées, avec l'aide et la coopération de l'Organisation mondiale de la santé, en vue de promouvoir un environnement libre de fumée de tabac à bord de tous les vols internationaux ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre, entre-temps et dès que possible, toutes les mesures nécessaires afin de limiter progressivement le droit de fumer à bord de tous les vols internationaux de passagers, avec l'objectif d'arriver à des interdictions complètes d'ici le 1^{er} juillet 1996 ;
4. *Demande* au Conseil de l'OACI de faire rapport sur l'application de cette résolution, sous tous ses aspects, à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

**A35-12 : Protection de la santé des passagers et des équipages
et prévention de la propagation des maladies
transmissibles par les voyages internationaux**

L'Assemblée

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que « L'Organisation a 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, efficace et économique »,

Considérant que l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que « Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs »,

Considérant que la transmission et la menace de transmission des maladies transmissibles, à l'échelle mondiale, par le transport aérien ont augmenté au cours des dernières années,

Considérant que la résolution A29-15 de l'Assemblée prie instamment tous les États contractants de prendre les mesures nécessaires pour limiter progressivement le droit de fumer à bord de tous les vols internationaux de passagers, avec l'objectif d'arriver à des interdictions complètes au 1^{er} juillet 1996,

Considérant que l'augmentation du nombre de personnes âgées et de personnes handicapées voyageant par avion et l'augmentation de la durée des vols internationaux peuvent présenter des risques supplémentaires pour la santé des passagers et donner lieu à un plus grand nombre d'urgences médicales à bord,

Considérant que l'OACI prévoit une augmentation annuelle de 5 % du nombre de passagers dans l'avenir prévisible, augmentant ainsi l'éventualité d'urgences médicales pendant les voyages aériens,

Considérant que les technologies de communication rendent possibles le diagnostic et le traitement en vol des passagers par des médecins au sol,

Considérant que les questions de santé influent sur la décision de certaines personnes de voyager ou non par avion et qu'elles peuvent donc avoir des effets extrêmement préjudiciables sur la santé financière des compagnies aériennes et des aéroports,

Considérant qu'il est nécessaire de coordonner, en vue d'une application mondiale, les activités et les progrès considérables sur les questions de santé réalisés par l'OACI, certains États contractants, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et des organisations internationales telles que l'Association de médecine aéronautique et spatiale (AMAS), l'Académie internationale de médecine aéronautique et spatiale (AIMAS), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI) et autres organisations intéressées,

1. *Déclare* que la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place des conditions permettant de préserver cette sécurité en temps utile et de façon économiquement avantageuse ;
2. *Demande* au Conseil d'examiner les SARP actuelles relatives à la santé des passagers et des équipages et, s'il y a lieu, d'élaborer de nouvelles SARP en tenant dûment compte des questions de santé mondiales et des faits récents survenus dans le transport aérien ;
3. *Demande* au Conseil de mettre en place des arrangements institutionnels appropriés pour coordonner les efforts déployés par les États contractants et d'autres membres de la communauté de l'aviation civile internationale pour protéger la santé des passagers et des équipages ;
4. *Demande* au Conseil d'élaborer en priorité, pour les Annexes pertinentes à la Convention, des SARP concernant les plans d'urgence pour empêcher que les maladies transmissibles ne soient propagées par le transport aérien ;
5. *Prie instamment* tous les États contractants de veiller à ce que, dans l'intervalle, les SARP actuelles sur la santé des passagers et des équipages soient mises en application ;
6. *Demande* au Conseil d'appuyer la poursuite des recherches sur les effets du transport aérien sur la santé des passagers et des équipages ;
7. *Demande* au Conseil de faire rapport sur tous les aspects de l'application de cette résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

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

L'Assemblée,

Considérant que la facilitation est la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières pour accélérer le congé des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage, des bagages et du fret,

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation*, est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers/membres d'équipage 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,

Consciente de l'importance d'un cadre efficace d'intervention en cas de crise pour de futures crises de santé publique, qui s'appuie sur les orientations, les meilleures pratiques, les approches de gestion intégrée des risques et les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 pour permettre à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise de santé publique et d'accroître la résilience face à de semblables épidémies dans le futur,

Consciente également de la nécessité d'une reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires entre les États pour les voyages transfrontières et de solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques,

Reconnaissant les difficultés que rencontrent les États et le secteur du transport aérien dans son ensemble pour maintenir la sécurité et l'efficacité des opérations face à la pandémie de COVID-19 et protéger la santé et la sécurité des voyageurs et du personnel aéronautique confrontés aux effets persistants de la COVID-19, notamment l'insuffisance de coordination et de collaboration entre les autorités de l'aviation civile, les autorités de santé publique, d'autres instances gouvernementales et l'industrie dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*,

Rappelant la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) tenue du 12 au 22 octobre 2021, et les résultats du volet Facilitation approuvés par la Plénière ministérielle,

1. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'harmonisation des différentes mesures pour permettre la reconnaissance réciproque et la fiabilité des informations partagées concernant la situation des voyageurs au regard de la COVID-19 entre les États, compte tenu des exigences de protection des données en vigueur dans les États ;
2. *Prie instamment* les États membres de communiquer en temps utile aux voyageurs et à toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique leurs conditions d'entrée liées à la santé publique, d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence ;
3. *Demande* aux États membres de s'employer à intégrer dans leurs systèmes d'inspection, dans la mesure du possible, la vérification des attestations sanitaires numériques et non numériques pour le passage des frontières afin de faciliter la validation des certificats sanitaires déployés, en notant que pour certains États, la vérification des attestations sanitaires ne s'effectue pas toujours aux postes de contrôle frontalier ;
4. *Prie instamment* les États membres d'adopter une politique de reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires et un cadre réglementaire approprié qui tienne compte de toutes les exigences en matière de protection des données et de la vie privée pour l'utilisation des attestations sanitaires aux fins de voyage et qui intègre des garanties appropriées ;
5. *Demande* aux États membres de promouvoir l'interopérabilité au niveau mondial dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;
6. *Demande* aux États membres d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de technologies et d'équipements technologiques sans contact innovants qui peuvent à la fois faciliter les voyages par voie aérienne et atténuer la propagation de maladies transmissibles ;
7. *Demande* aux États membres d'apporter leur appui à la délivrance de certificats de vaccination conformes aux recommandations de l'OMS et de veiller à ce que ces certificats, lorsqu'ils sont au format numérique, soient interopérables, compte tenu des spécifications du Rapport technique de l'OACI sur les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) et d'autres formats interopérables émanant d'organismes intergouvernementaux régionaux ou mondiaux, ou d'organisations internationalement reconnues ;

8. *Demande* aux États membres qui exigent des renseignements touchant à la santé ou les coordonnées de personnes à contacter d'envisager de mettre en place des plateformes sanitaires numériques prenant en compte les options non numériques qui permettent aux passagers de communiquer toutes les informations pertinentes et de demander que leur soit notifiée l'approbation de voyage par les États de destination et de transit ;
9. *Prie instamment* les États membres d'effectuer des évaluations complètes de risques tenant compte de leurs facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'application concrète, dans le domaine de l'aviation, des dispositions de l'Annexe 9 qui touchent à la santé publique ;
10. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des actions de communication, de coordination et de collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes, notamment le secteur de l'aviation, pour l'élaboration d'un plan national pour l'aviation en prévision d'une épidémie de maladie transmissible constituant un risque pour la santé publique, et de veiller à la coordination et à l'harmonisation entre les différents acteurs étatiques responsables de la gestion des urgences en matière de santé publique ;
11. *Prie instamment* les États membres de veiller à la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités sanitaires afin de favoriser une mise en œuvre fluide des dispositions relatives à la santé pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, en tenant compte d'une approche à niveaux multiples fondée sur le risque pour mettre en place leurs mesures sanitaires ;
12. *Demande* à l'OACI de collaborer avec les organisations internationales concernées et le secteur afin d'élaborer un cadre d'intervention en cas de crise pour gérer de futures crises sanitaires, qui s'appuie sur les recommandations et les orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), les orientations de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les meilleures pratiques du secteur, les approches de gestion intégrée des risques, les réponses des États et les enseignements tirés de la COVID-19, qui permettraient à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise sanitaire ;
13. *Demande* à l'OACI de poursuivre ses travaux afin de trouver des solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques établis par les États, qui prennent en considération les solutions existantes et les limites à l'échelle mondiale ;
14. *Demande* à l'OACI de continuer à suivre les faits nouveaux et à collaborer avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions relatives à la santé de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

A37-13 : Prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens

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

L'Assemblée,

Considérant que l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que « chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États

contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs »,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* dispose que « l'Organisation a 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, efficace et économique »,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration de Sendai et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) adoptés à la troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

Considérant que le paragraphe 1 de l'article 14 du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dispose que « l'OMS coopère et, le cas échéant, coordonne ses activités avec d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents pour la mise en œuvre du présent règlement, notamment par des accords et arrangements similaires »,

Considérant que la résolution A37-13 de l'OACI déclare que « la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place des conditions permettant de préserver cette sécurité en temps utile et de façon économiquement avantageuse »,

Considérant que la résolution A39-24 de l'OACI déclare que « tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien » et enjoint l'OACI « d'établir une politique d'intervention en situation de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe dans l'aviation » et de « s'assurer que l'Organisation participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre intersectorielle du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) et du Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience »,

Considérant que, selon la résolution A40-14 de l'OACI, « 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 »,

Considérant que les Annexes 1 — *Licences du personnel*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 9 — *Facilitation*, 11 — *Services de la circulation aérienne*, 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* et 19 — *Gestion de la sécurité*, et les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444) contiennent plusieurs normes et pratiques recommandées (SARP) et procédures relatives aux mesures sanitaires que les États contractants devraient prendre pour gérer la certification médicale des titulaires de licences d'aviation, protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers, appuyer le personnel de l'aviation dans l'accomplissement de ses responsabilités et appuyer l'exploitation continue, sûre et ordonnée des services aériens mondiaux pendant des urgences de santé publique,

Considérant que le programme de l'OACI lié à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les programmes nationaux de facilitation du transport aérien (NATFP) et les comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) sont des mécanismes appropriés pour améliorer la communication et la collaboration, ainsi que pour harmoniser les plans de préparation et d'intervention en matière de santé publique,

Considérant que le nouveau chapitre 10 de l'Annexe 9 intitulé « Dispositions relatives à la santé » s'inspire des enseignements de la pandémie de COVID-19 pour préserver la santé et la sécurité du transport aérien international en cas d'urgence de santé publique touchant les voyages aériens,

Considérant que le Symposium mondial CAPSCA, tenu par l'OACI du 29 au 31 mars 2022, a résolument appuyé l'idée d'examiner des propositions visant à renforcer le CAPSCA et à accroître la résilience de l'aviation aux urgences futures de santé publique,

Considérant qu'a été reconnue au Symposium mondial CAPSCA tenu par l'OACI la nécessité d'auditer la mise en œuvre par les États des dispositions contenues dans le chapitre 10 de l'Annexe 9 intitulé « Dispositions relatives à la santé » pour déterminer l'assistance à fournir aux États,

Considérant que le Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG) de l'OACI et d'autres groupes de travail de l'OACI sont les enceintes appropriées pour élaborer un plan de gestion de la santé en aviation et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans le domaine de la santé destinées à compléter les SARP, avec l'appui d'une plateforme numérisée de mise en commun d'informations,

1. *Charge* l'OACI de renforcer sa capacité de gestion des crises, notamment en établissant un cadre et un mécanisme d'intervention en cas de crise, en se fondant sur l'expérience acquise lors de la crise de la COVID-19 ;

2. *Charge* l'OACI d'étudier les moyens de donner un cadre formel à la gouvernance du CAPSCA ;

3. *Charge* l'OACI de maintenir le dialogue avec l'OMS et d'autres organisations compétentes pour établir des accords de collaboration formels en vue de renforcer le CAPSCA et les activités liées à la santé publique dans le domaine de la facilitation ;

4. *Charge* l'OACI de poursuivre sa collaboration avec l'OMS et d'autres groupes de santé publique, avec les organisations de médecine aéronautique et autres organisations médicales spécialisées concernées, avec les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), et de travailler avec les groupes d'experts de la Commission sur la navigation aérienne, notamment le Groupe d'experts sur la formation du personnel et les licences et le Groupe d'experts en gestion de la sécurité, afin de pouvoir mettre en commun les informations et les ressources nécessaires à une harmonisation mondiale en matière de prévention et de gestion des urgences de santé publique ;

5. *Approuve* l'élaboration par l'OACI d'un plan de gestion de la santé en aviation qui appuie les efforts de mise en place d'une gestion globale de la santé en aviation en regroupant les différentes références aux SARP de nature médicale ou relatives à la santé figurant dans les Annexes à la Convention afin de constituer un répertoire exhaustif relatif à la gestion de la santé en aviation et de pouvoir ainsi :

a) gérer la certification médicale des titulaires de licences d'aviation ;

b) protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers ;

c) concevoir des cadres de vérification et des mécanismes d'assistance au renforcement des capacités pour la mise en œuvre des SARP relatives à la santé ;

d) appuyer l'exploitation continue, sûre et ordonnée des services aériens mondiaux pendant les urgences de santé publique qui touchent les voyages aériens (notamment les maladies transmissibles) ;

6. *Charge* l'OACI de prendre dûment en considération l'élaboration de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans le domaine de la santé afin d'appuyer davantage la mise en œuvre par les États des SARP de l'OACI relatives à la santé ;

7. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les secteurs de la médecine, de la santé publique et de l'aviation collaborent à l'élaboration d'un plan national de préparation de l'aviation civile portant sur les urgences de santé publique de portée internationale (USPPI), ou d'autres urgences de santé publique s'il y a lieu, qui soit intégré au plan national de préparation générale et aligné sur le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophes ;

8. *Prie instamment* les États contractants de s'assurer que leur plan national de préparation pour l'aviation soit conforme aux SARP et PANS de l'OACI et au Règlement sanitaire international (2005) de l'OMS et soit basé sur des principes scientifiques et sur les directives de l'OACI et de l'OMS ;
9. *Prie instamment* les États contractants d'établir les spécifications de la participation des parties prenantes, telles que les experts en médecine aéronautique, les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autres entités appropriées, à l'élaboration de plans concernant la santé dans le domaine de l'aviation ;
10. *Prie instamment* les États contractants de participer au programme de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) pour le renforcer et veiller à ce que ses objectifs soient atteints ;
11. *Prie instamment* les États contractants d'appuyer les activités des groupes d'experts [dont le Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG) et le Groupe d'experts de la facilitation] pour protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers en cas d'événement susceptible de toucher la santé ou de poser un risque pour la sécurité des voyages aériens pendant une urgence de santé publique ;
12. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A37-13.

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 par 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 CAPSCA ;
 - 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.

A27-13 : Protection du transport aérien international public

L'Assemblée,

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago en 1944, énonce comme objectif principal dans son préambule « 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 », principe repris dans l'article 44 de la Convention, et que l'article 13 ou tout autre

article de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* doivent s'interpréter et s'appliquer conformément et conséquemment aux principes directeurs énoncés,

Considérant l'importance essentielle du transport aérien international pour la paix mondiale et l'économie des pays en développement, ainsi que l'effort extraordinaire que suppose de la part de ces pays l'exploitation de leurs propres systèmes de transport aérien,

Considérant que la troisième Conférence de transport aérien a adopté la Recommandation 9 dans laquelle est établie la nécessité de protéger les transporteurs aériens contre la retenue de leurs aéronefs lorsqu'il n'y a aucune preuve ni présomption de négligence ou de culpabilité de leur part,

Considérant que le transport aérien est un service d'intérêt général, son renforcement et le maintien de sa continuité se situant dans la sphère de l'exercice du pouvoir des États et de l'accomplissement de leurs activités dans l'intérêt commun,

Considérant que les entreprises de transport aérien régulier ont comme finalité essentielle la prestation d'un service public, lequel revêt une importance juridique et jouit d'un régime spécial instauré par la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Réaffirme* que le service assuré par les entreprises de transport aérien est un service public, reconnaissant que la finalité essentielle de ce service est de satisfaire le bien commun des peuples, les États, les transporteurs et les usagers étant autant intéressés par son développement ;

2. *Déclare* préjudiciable aux principes énoncés dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* toute retenue induite d'aéronefs affectés au transport aérien commercial, lorsqu'il n'y a aucune preuve ni présomption de négligence ou de culpabilité de la part des transporteurs aériens intéressés.

A33-20 : Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

A24-1 : Journée internationale de la paix

L'Assemblée,

Considérant que le troisième mardi de septembre a été proclamé Journée internationale de la paix par l'Organisation des Nations Unies,

Considérant que la paix est un objectif primordial de tous les hommes et de tous les États, ainsi que de toutes les organisations de la famille des Nations Unies,

Considérant que l'aviation civile est un moyen essentiel de communication entre les États et les peuples du monde et que, ainsi qu'il est dit dans le préambule de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, elle peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension,

Décide de commémorer dorénavant cette journée qui, cette année, était également le jour de l'ouverture de sa 24^e session, en invitant chaleureusement tous les peuples qui œuvrent pour l'aviation civile à avoir profondément et constamment conscience de la contribution que leur travail peut apporter à la coopération internationale et à la paix dans le monde.

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

L'Assemblée,

Considérant qu'en raison de son interdépendance, l'aviation civile internationale se trouve dans une situation privilégiée pour tirer parti des avantages qui découlent du concept de mondialisation, concept dont un élément important est l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI,

Considérant que l'aviation internationale comprend maintenant des mégatransporteurs, nationaux et internationaux, ainsi que diverses alliances de compagnies aériennes en vue d'une exploitation mondiale ; la propriété transnationale de compagnies aériennes ; et la fabrication multinationale de produits aéronautiques,

Considérant que les États sont convenus, par l'Accord sur le commerce des aéronefs civils du GATT, de faire en sorte que ni les exigences de certification des aéronefs civils ni les spécifications visant les procédures d'exploitation et d'entretien ne soient des barrières au commerce,

Considérant que l'harmonisation mondiale des règlements nationaux de l'aviation civile internationale est souhaitable pour permettre la mise en vigueur effective des obligations du GATT,

Considérant que les États interprètent et appliquent diversement les normes de sécurité de l'OACI, ce qui se traduit par des conditions d'exploitation différentes qui peuvent être coûteuses,

Considérant que, dans l'ensemble, seul un nombre relativement restreint d'États répondent aux demandes du Secrétariat de l'OACI les invitant à présenter leurs observations sur les normes proposées par l'OACI ou à signifier leur approbation, ce qui est à l'origine de décisions fondées sur un nombre relativement restreint de réponses, entraînant des conséquences qui ne favorisent pas l'harmonisation des règlements et qui ne sont pas dans le meilleur intérêt du développement sûr, efficace et ordonné de l'aviation civile internationale,

Considérant que l'harmonisation mondiale des règlements pourrait faciliter la mise en application de l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* permettant aux États de se transférer, au moyen d'accords, certaines fonctions intéressant la sécurité,

Considérant que certains États ont lancé des programmes bilatéraux et multilatéraux dans le but d'harmoniser les règlements nationaux, pour corriger les problèmes coûteux d'incompatibilité et pour faciliter une concurrence plus efficace dans l'aviation civile internationale,

1. *Prie instamment* les États et les groupes d'États qui ne l'ont pas déjà fait d'agir de façon concrète pour favoriser l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI ;
2. *Prie instamment* les États d'utiliser, autant que possible, dans leurs règlements nationaux adoptant les normes de l'OACI, le même libellé que celui qui est utilisé dans les normes de l'OACI, et de rechercher l'harmonisation de leurs règlements nationaux avec ceux d'autres États en ce qui a trait à des normes plus strictes qu'ils auraient mises ou auraient l'intention de mettre en vigueur ;
3. *Prie instamment* tous les États de répondre aux demandes du Conseil de l'OACI les invitant à faire part de leurs observations sur les normes proposées par l'OACI et à signifier leur approbation ou désapprobation, afin d'éviter que des décisions ne soient prises sur la base d'un nombre limité de réponses ;
4. *Demande* au Conseil de l'OACI de poursuivre le renforcement des normes OACI et d'étudier la possibilité d'établir un mécanisme de suivi multilatéral.

A33-11 : Code de conception mondial pour les aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que l'article 33 de la Convention exige que les États reconnaissent les certificats de navigabilité émis par les États d'immatriculation si les conditions qui en ont régi la délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies conformément à la Convention,

Considérant qu'en 1972, le Conseil de l'OACI est convenu que les normes internationales de navigabilité adoptées par le Conseil sont reconnues comme constituant le code international complet nécessaire pour donner effet aux droits et aux obligations qui découlent de l'article 33 de la Convention,

Considérant que le Conseil de l'OACI est également convenu que des codes nationaux de navigabilité qui ont la portée et comportent les détails jugés indispensables par chaque État sont nécessaires pour servir de base à la certification par les différents États de la navigabilité de chaque aéronef,

Reconnaissant que le coût des certifications répétitives imposées aux constructeurs et aux exploitants d'aéronefs pour répondre aux besoins de nombreuses autorités aéronautiques nationales pourrait être abaissé de façon significative en évitant les doubles emplois,

Reconnaissant que les efforts conjoints de la Federal Aviation Administration des États-Unis et des Autorités conjointes de l'aviation d'Europe ont rassemblé bon nombre des grands États de conception dans un effort visant à établir un code de conception harmonisé mondialement et à étudier la faisabilité d'un processus harmonisé de certification des aéronefs,

1. *Approuve* les efforts visant à établir un code de conception harmonisé à l'échelon mondial et à étudier la faisabilité d'un processus harmonisé de certification des aéronefs ;
2. *Prie instamment* tous les États de conception et les autres États contractants de participer aux projets d'harmonisation internationaux dont la FAA et les JAA ont déjà pris l'initiative ;
3. *Prie instamment* le Secrétaire général d'assurer la participation de l'OACI aux projets d'harmonisation dans la mesure du possible ;
4. *Demande* au Secrétaire général de porter cette résolution à l'attention de tous les États contractants.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

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

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique et les pratiques de l'Organisation relatives aux systèmes CNS/ATM afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application pratique en rendant les textes plus accessibles et plus logiquement agencés,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM, telle que cette politique existe à la clôture de la 41^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de continuer d'adopter, à chaque session ordinaire où il sera institué une commission technique, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A35-15.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI est la seule organisation internationale qui soit en mesure de coordonner effectivement les activités CNS/ATM mondiales,

Considérant que les systèmes CNS/ATM de l'OACI devraient être utilisés pour servir les intérêts et les objectifs de l'aviation civile dans le monde entier,

Considérant que les États contractants devraient tous jouir du même droit de tirer profit des systèmes mondiaux incorporés aux systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Considérant l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM élaboré et adopté par le Conseil de l'OACI le 9 mars 1994,

1. *Décide* que rien ne devrait priver un État contractant de son droit de tirer profit des systèmes CNS/ATM de l'OACI ni créer de discrimination entre États fournisseurs et États utilisateurs ;
2. *Décide* que la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;
3. *Demande instamment* que soient élaborés des dispositions et des éléments indicatifs sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI au moyen de réunions, de conférences, de groupes d'experts et d'ateliers, avec la participation des États contractants ;

4. *Demande instamment* que les dispositions proposées sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI soient communiquées à tous les États contractants suffisamment tôt pour qu'ils puissent se préparer dans toute la mesure possible.

APPENDICE B

Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant le caractère international de l'aviation civile et les interactions régionales des services de navigation aérienne,

Considérant les Recommandations 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 et 8/5 de la dixième Conférence de navigation aérienne, les Recommandations 4/4 et 4/5 de la troisième réunion du Comité spécial chargé de surveiller et de coordonner le développement du futur système de navigation aérienne et la planification de la transition FANS (II), la Recommandation 4/4 de la quatrième réunion du Comité FANS (II) et les Recommandations 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 et 7/3 de la onzième Conférence de navigation aérienne,

Considérant que ces recommandations ont été notées ou approuvées par le Conseil de l'OACI, qui a chargé le Secrétaire général de l'OACI de prendre toutes les mesures appropriées,

Reconnaissant le rôle que les régions doivent jouer dans la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Consciente du retard que certaines régions pourraient accuser dans la transition vers ces systèmes,

Notant avec satisfaction les programmes d'essais et de démonstration et les progrès réalisés par toutes les régions à l'égard de la mise en œuvre de systèmes ATM avancés,

Estimant que la contribution de toutes les régions garantirait une meilleure évaluation des essais et favoriserait l'évolution des systèmes CNS/ATM de l'OACI afin d'assurer que les systèmes deviennent interopérables et contribuent à un système ATM mondial sans discontinuité qui permette des adaptations pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux,

Constatant qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles, en particulier les analyses coûts-avantages ainsi que les aspects relatifs au financement des installations et services, au recouvrement des coûts et à la coopération,

Notant que pour permettre aux usagers de tirer rapidement profit des systèmes CNS/ATM et pour permettre une mise en œuvre harmonieuse, coordonnée à l'échelle mondiale, de ces systèmes, à l'appui d'un système ATM mondial, certains États auront besoin d'une assistance technique et financière, et *reconnaissant* l'affirmation du rôle central que doit jouer l'OACI pour coordonner les arrangements de coopération technique et faciliter la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en œuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération,

1. *Demande* aux États, aux PIRG et à l'industrie aérienne d'utiliser le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour orienter la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et de focaliser tout ce travail de développement sur le concept opérationnel d'ATM mondiale ;

2. *Demande* aux États et aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de mettre en place un cadre pour la planification conjointe et la coopération au niveau sous-régional pour le développement conjoint des systèmes CNS/ATM ;

3. *Prie instamment* le Conseil de faire en sorte que l'OACI élabore les stratégies de transition, les besoins de l'ATM et les SARP nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial ;
4. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre sans délai l'examen des aspects économiques, institutionnels, juridiques et stratégiques liés à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;
5. *Prie instamment* le Conseil de prendre les dispositions nécessaires pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et que les objectifs et cibles de performance pour le futur système soient élaborés en temps utile ;
6. *Invite* les États qui sont en mesure de le faire, les organisations internationales concernées, les usagers et les fournisseurs de services :
 - a) à ne ménager aucun effort pour coopérer et faciliter l'exécution du programme de travaux de recherche et développement, essais et démonstrations (RDT et D) en étroite coopération avec les États aux ressources limitées ;
 - b) à valider les éléments du concept identifiés dans le concept opérationnel d'ATM mondiale ;
7. *Demande* au Conseil, compte tenu du budget adopté par l'Assemblée et à titre hautement prioritaire, de veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à la disposition des bureaux régionaux de l'OACI, en particulier ceux qui sont accrédités auprès des États en développement, compte tenu du soutien accru qu'ils seront appelés à fournir aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, qui sont les principaux organes à intervenir dans la planification régionale de la transition vers les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI ;
8. *Demande en outre* au Conseil de continuer à prier instamment les États, les organisations internationales et les institutions financières de mobiliser des ressources afin d'aider les États qui ont besoin de coopération technique pour la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI.

APPENDICE C

Assurer la résilience des systèmes et des services CNS/ATM de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que les systèmes CNS/ATM évoluent, de même que les menaces et les vulnérabilités qui y sont associées pour les systèmes CNS,

Considérant que les cas de brouillage des systèmes CNS basés sur satellite et le système mondial de navigation par satellite (GNSS), en particulier, ont considérablement augmenté,

Considérant que la résilience des systèmes CNS face au brouillage doit être traitée au niveau mondial selon une approche holistique, en assurant une évolution efficace et coordonnée entre l'architecture de l'infrastructure, les moyens technologiques améliorés, les procédures opérationnelles civiles et militaires, les autorités de réglementation des radiocommunications et la coordination civile-militaire,

Consciente du fait que la résilience face au brouillage doit être améliorée en renforçant au maximum l'intégration de l'ensemble de l'infrastructure au sol, de l'infrastructure spatiale et des composantes embarquées appropriées d'une manière complémentaire et coopérative afin qu'elles soient le plus résistantes possible aux perturbations des services par satellite ou aux environnements où sont présents des signaux faux ou trompeurs,

Consciente du fait que l'infrastructure embarquée et l'infrastructure au sol complétant les systèmes CNS basés sur satellite doivent toutes deux être adaptées pour y inclure, selon le cas, des fonctions de détection, d'atténuation et de notification du brouillage pour appuyer la résolution des anomalies de performance constatées dans l'exploitation,

Estimant que, associés à l'utilisation du cadre juridique approprié, ces moyens et mesures permettront aux autorités compétentes de réagir au brouillage nuisible causé par l'exploitation illicite d'émetteurs et d'éviter la prolifération et l'utilisation de ces équipements illicites et le mauvais usage d'équipements de test et de maintenance,

Estimant que, moyennant une coordination appropriée et l'application de pratiques optimales, les autorités militaires et étatiques peuvent effectuer des essais liés au GNSS et d'autres interventions au moyen d'équipement radio en tant que de besoin et sans causer d'effets indus à l'aviation civile,

Estimant que la coordination civile-militaire devrait faciliter le partage de l'information pertinente avec les usagers de l'espace aérien, en particulier lorsqu'ils effectuent des vols dans le voisinage d'une zone de conflit,

Prenant acte du fait que la perte de conscience de la situation par l'équipage en raison d'une action malveillante est réputée constituer une menace de cybersécurité et ne saurait être tolérée en aviation civile, et que l'envoi intentionnel de signaux trompeurs pour remplacer le signal exact est une menace beaucoup plus grave pour la sécurité des vols que la perte de ce signal,

1. *Encourage* les États à effectuer la transition vers des systèmes CNS optimisés et sûrs fondés sur l'intégration complémentaire de moyens embarqués et d'une infrastructure satellite et sol appropriés et indépendants qui permettent une résilience et une résistance maximales à tout type de brouillage ;
2. *Encourage* les organismes de normalisation et l'industrie à mettre au point des moyens appropriés de détection, d'atténuation et de notification du brouillage pour les composantes embarquées, satellitaires et sol des systèmes CNS, afin d'assurer une plus grande résilience et la continuité de l'exploitation des systèmes CNS et de prévenir tout effet en cascade découlant de l'utilisation d'une position, d'une vitesse ou de données de temps inexactes ;
3. *Encourage* les États à veiller à ce que des moyens CNS terrestres suffisants demeurent disponibles pour garantir la sécurité de l'exploitation et assurer un complément pour l'intégration à bord des aéronefs de la position, de la vitesse et du temps au moyen de données de surveillance indépendantes ;
4. *Invite* l'OACI à élaborer des principes de haut niveau sur la manière d'intégrer les systèmes et moyens CNS sol, espace et embarqués pour obtenir des services de positionnement et de synchronisation plus résilients ;
5. *Prie instamment* les États d'appliquer les mesures nécessaires pour éviter la commercialisation/prolifération et l'utilisation d'émetteurs illicites comme des brouilleurs et l'utilisation à mauvais escient d'équipements de test et de maintenance pouvant avoir une incidence sur les systèmes CNS ;
6. *Prie instamment* les États de veiller à une collaboration étroite entre les autorités aéronautiques, les autorités militaires, les prestataires de services, les autorités de réglementation des radiocommunications et de mise en œuvre du spectre afin de mettre en place toute mesure spéciale nécessaire pour garantir que le spectre de fréquences utilisé par tous les systèmes CNS, et le GNSS en particulier, soient libres de brouillage nuisible ;
7. *Prie instamment* les États de s'abstenir de toute forme de brouillage intentionnel ou de leurrage touchant l'aviation civile ;
8. *Prie instamment* les États d'assurer le plus possible à l'avance la coordination et la notification auprès du prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) responsable de l'espace aérien concerné lorsque des opérations militaires ou d'autres opérations autorisées par l'État liées à la sûreté, à la défense ou à l'entraînement sont susceptibles de causer une forme quelconque de brouillage ou de leurrage touchant l'aviation civile ;

9. *Prie instamment* les États et les exploitants, lorsqu'ils évaluent les risques de brouillage associés à des zones de conflit, de prendre en considération le fait que l'utilisation de systèmes CNS basés sur satellite peut en ressentir les effets au-delà de ces zones.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A32-12 : Suivi de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

L'Assemblée,

Considérant que la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (Rio de Janeiro, 1998) a réussi à centrer l'attention de la communauté aéronautique mondiale comme jamais auparavant sur les questions primaires de financement et de gestion des systèmes CNS/ATM,

Reconnaissant que la conférence a bien précisé les besoins et les ressources disponibles, tout en recommandant un plan d'action visant à faciliter la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile bien au-delà de l'an 2000,

Convaincue que la clé des travaux futurs dans le contexte du cadre mondial de l'OACI sera un esprit de coopération de la part de tous ceux qui interviennent dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (comme le souligne la Déclaration sur les systèmes mondiaux de navigation aérienne pour le vingt et unième siècle adoptée par la conférence),

Consciente du fait que des niveaux croissants de coopération seront nécessaires aux niveaux national, sous-régional et mondial pour assurer la transparence et l'interopérabilité des éléments des systèmes CNS/ATM (de façon que l'on puisse réaliser l'objectif d'un système de gestion du trafic aérien mondial et sans rupture),

Considérant que, dans la plupart des cas, le financement et l'exploitation ultérieure des systèmes CNS/ATM, en particulier dans le monde en développement, peuvent être avantageux pour les bailleurs de fonds comme pour les emprunteurs et les utilisateurs,

Notant que les mesures de suivi initiales convenues par le Conseil doivent être canalisées principalement par le biais du processus de planification régionale de l'OACI,

Notant en outre que les activités particulières de suivi à plus long terme envisagées dans la déclaration de la conférence se concentraient entre autres sur le rôle des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI (qui fournissent la base d'une reconnaissance formelle de nouveaux services et de nouvelles installations de navigation aérienne),

1. *Encourage* les États contractants à faire preuve de l'esprit de coopération dont il est question dans la Déclaration sur les systèmes mondiaux de navigation aérienne pour le vingt et unième siècle adoptée par la conférence, et à engager des ressources de façon prioritaire dans les mesures faisant suite à ses recommandations ;

2. *Invite* les organisations internationales intéressées, les utilisateurs et les fournisseurs de services à faire preuve de coopération et d'engagement dans leurs mesures de suivi de la conférence ;

3. *Demande* au Conseil, de façon hautement prioritaire dans le cadre du budget adopté par l'Assemblée, de faire en sorte que les ressources nécessaires soient dégagées pour achever les travaux de suivi envisagés par la conférence, et

pour appuyer les mesures de suivi prises par les États et les autres partenaires CNS/ATM et assurer la coordination avec ces mesures.

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

L'Assemblée,

Rappelant que les États contractants sont responsables à la fois de la supervision de la sécurité des transporteurs aériens basés sur leur territoire et de la supervision de la sécurité des aéronefs qui portent leur immatriculation nationale,

Reconnaissant que tous les États contractants n'ont pas de transporteurs aériens basés sur leur territoire, mais que ceux qui en ont présentent des différences très appréciables quant au niveau de leur développement et de leurs ressources nationales,

Reconnaissant que de nombreux États contractants ne disposent peut-être pas du cadre réglementaire ni des ressources financières et techniques nécessaires pour respecter les exigences minimales de la Convention de Chicago et de ses Annexes,

Notant que de nombreux États pourraient éprouver des difficultés à s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu du droit international en matière de supervision de la sécurité de l'exploitation des transporteurs aériens,

Reconnaissant que certains États contractants ne sont pas en mesure d'assurer une supervision efficace sans faire appel à des ressources dont ils ont un besoin urgent pour d'autres utilisations publiques, que beaucoup d'autres exploitent d'assez grands parcs aériens mais n'ont cependant pas toutes les ressources nécessaires pour assurer une supervision efficace et que même les États contractants parvenus aux plus hauts niveaux de développement ne sont pas en mesure de superviser tous les aéronefs qui pénètrent dans leur territoire,

Notant que ces lacunes de supervision sont compliquées par le fait que, de plus en plus, les bases opérationnelles des aéronefs se déplacent par-delà les frontières nationales et que de nombreuses entreprises de transport aérien revêtent un caractère de plus en plus multinational,

Reconnaissant que les normes de sécurité élaborées en vertu de la Convention de Chicago nécessitent une supervision concrète de la part des gouvernements pour être effectivement appliquées,

Décide :

1. *de réaffirmer* que la responsabilité individuelle de chaque État en matière de supervision de la sécurité constitue l'un des principes de la Convention ;
2. *de demander* aux États contractants de réaffirmer leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, notamment à l'égard des dispositions importantes relatives à la sécurité qui figurent dans les Annexes 1 et 6 à la Convention de Chicago ;
3. *de prier instamment* les États contractants de revoir leurs lois nationales qui prévoient la mise en application de ces obligations et de revoir également leurs procédures de supervision de la sécurité pour veiller à ce qu'elles soient appliquées efficacement ;
4. *de demander* à tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour permettre de s'acquitter de leurs responsabilités de supervision de la sécurité des opérations des transporteurs aériens.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien**A32-11 : Établissement d'un Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité**

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 que l'article 33 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* exige des États contractants qu'ils reconnaissent la validité des certificats de navigabilité et des licences du personnel délivrés par un autre État contractant si les conditions qui ont régi la délivrance de ces documents sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention,

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 et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Rappelant la résolution A29-13 de l'Assemblée concernant l'amélioration de la supervision de la sécurité,

Rappelant les objectifs du programme de supervision de la sécurité de l'OACI, qui vise à faire en sorte que les États contractants s'acquittent de façon adéquate de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité dans les domaines de l'exploitation des aéronefs, des licences et de la formation du personnel et de la navigabilité des aéronefs,

Rappelant que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe en définitive aux États contractants qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

Considérant les recommandations de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité, en ce qui a trait à l'amélioration du programme de supervision de la sécurité de l'OACI, qui préconisent la création d'un programme universel d'audits de supervision de la sécurité prévoyant la conduite par l'OACI d'audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, ainsi qu'une plus grande transparence dans la communication des résultats des audits,

Reconnaissant la décision de l'Assemblée sur l'utilisation des excédents de trésorerie, contenue dans la résolution A32-24,

Considérant que, selon la recommandation de la Conférence des DGAC, le Conseil de l'OACI a entériné la création d'un tel programme universel d'audits de supervision de la sécurité,

1. *Décide* que sera créé un programme universel d'audits de supervision de la sécurité prévoyant des audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, réalisés par l'OACI, que ce programme universel d'audits de supervision de la sécurité s'appliquera à tous les États contractants et qu'une plus grande transparence et une divulgation accrue seront assurées dans la communication des résultats des audits ;

2. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre en conséquence, à partir du 1^{er} janvier 1999, un programme universel d'audits de supervision de la sécurité, y compris un mécanisme de compte rendu et de suivi systématiques de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées liées à la sécurité ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de se prêter aux audits qui seront réalisés à l'initiative de l'OACI, mais toujours avec le consentement de l'État devant faire l'objet de l'audit, en signant un protocole d'accord bilatéral avec l'Organisation, étant donné que le principe de la souveraineté doit être entièrement respecté ;
4. *Prie instamment* tous les États contractants de s'assurer que les résultats des audits ne sont utilisés qu'à des fins intéressant la sécurité ;
5. *Charge* le Conseil de prévoir les ressources nécessaires à la mise en œuvre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité ;
6. *Demande* au Conseil de rendre compte de la mise en œuvre du programme à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, de faire le point sur sa progression et l'expérience acquise et de soumettre à cette session des propositions relatives au financement du programme à long terme.

A33-9 : Correction des carences détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et encouragement de l'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) s'est acquitté avec succès du mandat confié par la résolution A32-11,

Considérant que l'objectif premier de l'OACI continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que la promotion de la mise en œuvre des normes internationales contribue à cet objectif,

Considérant que les constatations des audits réalisés dans le cadre de l'USOAP montrent que plusieurs États éprouvent des difficultés à mettre en œuvre les SARP de l'OACI et les éléments critiques d'un système national de supervision de la sécurité,

Considérant que les constatations des audits indiquent également que plusieurs des États qui connaissent des problèmes ont besoin d'une assistance pour résoudre les lacunes en matière de sécurité détectées lors des audits,

Rappelant que la résolution A29-13 de l'Assemblée demande à tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités de supervision de la sécurité des opérations des transporteurs aériens,

Rappelant que la 29^e session de l'Assemblée a réaffirmé que les États contractants sont responsables à la fois de la supervision de la sécurité des transporteurs aériens basés sur leur territoire et de la supervision de la sécurité des aéronefs qui portent leur immatriculation nationale,

Reconnaissant que certains États ne disposent pas des ressources financières ou humaines leur permettant de résoudre leurs carences sans assistance,

Reconnaissant que la Direction de la coopération technique peut fournir l'assistance requise aux États qui en ont besoin,

Reconnaissant que l'OACI peut fournir une assistance précieuse aux États et aux organisations internationales en mettant sur pied des accords bilatéraux et multilatéraux de coopération pour remédier aux carences,

Reconnaissant que les États qui peuvent exécuter des projets correctifs avec l'assistance de tierces parties, aimeraient avoir une assurance de la qualité indépendante pour les activités de projets, afin d'obtenir une haute probabilité de succès,

Reconnaissant que l'OACI a acquis les compétences et l'expérience nécessaires pour offrir une fonction d'assurance de la qualité,

Reconnaissant que, lorsque l'assistance doit être fournie aux États par des parties autres que la Direction de la coopération technique, l'OACI peut jouer un rôle important en offrant une fonction d'assurance de la qualité,

1. *Demande* au Secrétaire général de faire en sorte que toutes les compétences de l'Organisation soient utilisées, autant que le permettent les contraintes budgétaires, pour fournir l'assistance aux États qui en ont besoin. Cette assistance comprendrait, sans s'y limiter :

- a) la fourniture de renseignements et d'éléments indicatifs appropriés sur les sources d'assistance financière et technique possibles ;
- b) l'encouragement, en particulier au niveau des bureaux régionaux, de la mise en œuvre des SARP de l'OACI, avec l'assistance appropriée ;
- c) l'utilisation des compétences opérationnelles et techniques dont dispose l'OACI pour animer des séminaires sur la supervision de la sécurité ;
- d) la poursuite de l'élaboration d'éléments à utiliser pour la formation des responsables dans le cadre de TRAINAIR ;
- e) l'élaboration, pour remédier aux carences, d'éléments indicatifs qui seraient acceptables à tous les États contractants ;

2. *Prie instamment* le Secrétaire général de faire en sorte que l'OACI fournisse, sur demande, une assistance raisonnable dans les limites des ressources disponibles, pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour le financement de projets d'assistance par les États contractants, des organisations de l'industrie ou des consultants indépendants ;

3. *Demande* au Secrétaire général d'appuyer, de promouvoir et de faciliter l'utilisation d'accords bilatéraux et multilatéraux pour des projets entre les États et les organisations internationales ou régionales ;

4. *Demande* au Secrétaire général de faire en sorte que la Direction de la coopération technique utilise, dans la mesure du possible, les contributions versées à ses projets sous forme d'éléments utiles, comme des manuels ou d'autres matériels didactiques, et des ressources humaines pour faciliter l'achèvement d'un projet ;

5. *Demande* au Secrétaire général de développer le concept d'une fonction d'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique de grande ampleur de l'OACI, fonction qui sera offerte aux États et à tous les projets de coopération technique liés aux carences identifiées par les audits de l'USOAP ;

6. *Demande* au Secrétaire général d'étudier la possibilité de faire remplir cette fonction d'assurance de la qualité par un bureau de l'OACI indépendant et compétent ;

7. *Demande* au Secrétaire général d'offrir la fonction d'assurance de la qualité aux États pour les projets de mise en œuvre liés à la supervision de la sécurité qui sont exécutés par des parties autres que l'OACI, à la demande des États moyennant remboursement ;

8. *Demande* au Secrétaire général de solliciter des renseignements auprès des États qui ont éliminé avec succès des carences majeures et de publier les résultats, afin que les États contractants puissent bénéficier de l'expérience des autres.

**A36-6 : Reconnaissance par les États des permis
d'exploitation aérienne des exploitants étrangers
et surveillance de leurs activités**

L'Assemblée,

Considérant que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel nécessaire pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants s'acquittent de leurs obligations en mettant en œuvre les normes et pratiques recommandées dans la mesure du possible et en assurant une supervision adéquate de la sécurité,

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 et les pratiques, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Rappelant que la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences des autres États contractants est régie par l'article 33 de la Convention et les normes à ce sujet,

Rappelant que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe en définitive aux États contractants, qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

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

Rappelant la résolution A35-7 de l'Assemblée, qui, entre autres, prie instamment les États contractants de mettre en commun les informations essentielles sur la sécurité et leur rappelle la nécessité d'une surveillance de toutes les opérations aériennes,

Rappelant que la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, tenue en 2006, a demandé aux États de fonder la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences des autres États sur des considérations de sécurité uniquement et non en vue d'obtenir un avantage commercial et recommandé, entre autres :

- a) que l'OACI élabore des lignes directrices et des procédures pour aider les États à atteindre le plus haut degré d'uniformité possible dans la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences et dans la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers sur leur territoire ;
- b) que les États établissent des règles d'exploitation, conformes à la Convention et sans pratiques discriminatoires, qui régissent l'admission et la surveillance des exploitants étrangers à l'intérieur de leur territoire ;
- c) que les États insèrent, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause sur la sécurité fondée sur la clause type relative à la sécurité élaborée par l'OACI ;

Considérant que la Convention établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée et harmonieuse et que l'une des tâches 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,

Reconnaissant que la non-harmonisation des conditions d'exploitation et des mesures d'admission concernant les exploitants aériens d'autres États pourrait avoir un effet défavorable sur la sécurité, l'efficacité et la régularité des activités de ces exploitants,

Reconnaissant que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux relatifs à la surveillance des exploitants aériens d'autres États pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile internationale dans le développement socioéconomique,

1. *Rappelle* aux États contractants la nécessité d'assurer la supervision de la sécurité de leurs exploitants dans le respect intégral des SARP applicables, de veiller à ce que les exploitants étrangers qui effectuent des vols dans leur territoire fassent l'objet d'une supervision adéquate de la part des États dont ils relèvent et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants de mettre en place des conditions et des procédures régissant l'autorisation et la surveillance des activités des exploitants certifiés par d'autres États contractants ainsi que de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants d'insérer, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause relative à la sécurité de l'aviation fondée sur la clause type jointe à la résolution adoptée par le Conseil le 13 juin 2001 ;
4. *Prie instamment* les États contractants de reconnaître la validité des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, si les conditions qui ont régi la délivrance des permis sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales applicables spécifiées dans l'Annexe 6, partie 1 et partie 3, section II ;
5. *Prie instamment* le Secrétaire général de continuer d'élaborer des lignes directrices et des procédures pour vérifier les conditions relatives à la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences, en application de l'article 33 de la Convention et des normes pertinentes ;
6. *Prie instamment* les États contractants d'établir des règles d'exploitation régissant l'admission des exploitants aériens étrangers à l'intérieur de leur territoire, conformément à la Convention, de façon non discriminatoire et en harmonie avec les normes, lignes directrices et procédures de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de tenir au minimum les coûts et le fardeau pour les États contractants et les exploitants ;
7. *Prie instamment* les États contractants d'éviter d'appliquer unilatéralement des règlements d'exploitation et des mesures d'admission des exploitants d'autres États contractants qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale.

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la résolution A33-27 de l'Assemblée
--

A40-6 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant 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.

A40-13 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP 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^e 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^e 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 du 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 (AESA), 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 Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) (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.

A37-16 : Fonds pour la sécurité (SAFE)

L'Assemblée,

Considérant qu'aux termes de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, l'OACI a notamment pour buts et objectifs de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale, à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique, et à promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale,

Considérant que les articles 69 à 76 de la Convention prévoient que le Conseil peut conclure des arrangements appropriés afin de trouver le moyen d'améliorer les installations et services de navigation aérienne des États contractants comme il le faut pour assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux,

Considérant que, aux termes de l'article 70 de la Convention, le Conseil peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure avec des États contractants des arrangements relatifs au financement des installations et services de navigation aérienne,

Considérant que, dans certains cas, des États contractants peuvent ne pas avoir accès aux ressources nécessaires pour améliorer leurs installations et services de navigation aérienne, en particulier pour remédier aux carences en matière de sécurité détectées dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP),

Considérant que la plupart des États en développement éprouvent des difficultés à accéder à de nombreux marchés financiers, en particulier aux marchés des capitaux étrangers, pour financer l'infrastructure de leurs aéroports et de leurs services de navigation aérienne, y compris les éléments de cette infrastructure liés à la sécurité,

Considérant que la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC) de 2010 a constaté que plusieurs États et régions du monde ont besoin d'aide dans l'établissement de niveaux soutenus de sécurité de l'aviation, et notamment dans l'élaboration de modèles de financement qui puissent garantir une fourniture durable d'équipements et de services afin d'assurer des services de transport aérien adéquats,

Considérant que la HLSC de 2010 a recommandé que l'OACI travaille avec les États et les organisations régionales qui ont besoin d'aide pour élaborer des modèles de financement appropriés afin de garantir une fourniture durable d'équipements et de services sur la base du niveau d'activité permettant d'assurer des services de transport aérien adéquats,

Considérant que le Conseil a décidé de créer le Fonds pour la sécurité (SAFE) dans le but d'améliorer la sécurité de l'aviation civile en fournissant une assistance suivant une démarche fondée sur les résultats qui limitera les frais d'administration et n'imposera aucun coût au budget du programme ordinaire de l'Organisation, tout en veillant à ce que les contributions volontaires au Fonds soient employées de façon responsable et utile et au moment voulu,

1. *Remercie* les États contractants et les organisations internationales de leurs contributions aux fonds de l'OACI relatifs à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile ;
2. *Invite instamment* les États contractants, les organisations internationales et les organismes publics ou privés qui sont reliés à l'aviation civile internationale à faire des contributions volontaires au SAFE ;
3. *Demande* que le Conseil appuie la bonne marche du SAFE par un suivi constant des progrès réalisés par le SAFE dans le financement de projets liés à la sécurité ;
4. *Demande* que le Conseil n'épargne aucun effort pour attirer les contributions des États et d'autres contributeurs au SAFE.

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la résolution A33-27 de l'Assemblée

A31-9 : Mise en application du programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)
--

L'Assemblée,

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

Considérant que les accidents par impact sans perte de contrôle (CFIT) ont constitué un problème grave et d'ampleur croissante au cours des deux dernières décennies,

Considérant qu'il a été démontré que la proportion d'accidents par impact sans perte de contrôle est plus élevée dans le cas des vols intérieurs que dans celui des vols internationaux,

Considérant que d'importants efforts sont en cours pour élaborer et mettre en application un programme de prévention des impacts sans perte de contrôle et que les normes de l'OACI relatives à l'avertisseur de proximité du sol (GPWS) ont été actualisées,

Considérant que l'Équipe spéciale de l'industrie sur les CFIT a fixé comme objectif principal une réduction de 50 % du taux mondial d'accidents par impact sans perte de contrôle d'ici 1998,

Considérant que l'élaboration et la mise en application d'un programme de prévention des impacts sans perte de contrôle comprenant l'actualisation des dispositions relatives à l'avertisseur de proximité du sol ne seront pleinement efficaces que si les États appliquent ce programme aussi bien aux vols intérieurs qu'aux vols internationaux,

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

Considérant que dans sa résolution A29-3, l'Assemblée prie instamment les États et les groupes d'États qui ne l'ont pas déjà fait d'agir de façon concrète pour favoriser l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI,

Considérant que dans sa résolution A29-13, l'Assemblée demande aux États contractants de réaffirmer leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, notamment à l'égard des dispositions importantes relatives à la sécurité qui figurent dans les Annexes 1 et 6 à la Convention de Chicago,

Considérant que dans sa résolution A29-13, l'Assemblée prie instamment les États de revoir leurs lois nationales qui prévoient la mise en application de ces obligations et de revoir également leurs procédures de supervision de la sécurité pour veiller à ce qu'elles soient appliquées efficacement,

1. *Charge* le Conseil de poursuivre le développement du programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle en lui accordant un rang de priorité élevé ;
2. *Prie instamment* les États de mettre en application le programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle ainsi que les dispositions OACI connexes, en particulier celles qui concernent l'emport de GPWS, et d'appliquer ce programme et ces dispositions tant aux vols intérieurs qu'aux vols internationaux ;
3. *Prie instamment* les États de prendre toutes les mesures nécessaires pour contribuer à atteindre l'objectif principal qui consiste à réduire de 50 % le taux mondial d'accidents par impact sans perte de contrôle d'ici 1998.

A40-1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

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

A37-6 : Sécurité des pistes

L'Assemblée,

Considérant que les accidents liés à l'utilisation des pistes représentent une grande partie du nombre total d'accidents et qu'ils ont fait un nombre considérable de victimes,

Considérant que, de tous les accidents survenus au cours des dix dernières années, pour l'ensemble des vols commerciaux et d'aviation générale effectués par des aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg, les sorties de piste constituent la plus grande catégorie d'événements,

Considérant qu'il y a plusieurs activités de développement technologique en cours dans le secteur de l'aviation qui sont très prometteuses pour la prévention et la limitation de la gravité des accidents et des incidents graves liés à l'utilisation des pistes,

1. *Prie instamment* les États de prendre des mesures pour renforcer la sécurité des pistes, notamment l'établissement de programmes de sécurité des pistes dans le cadre d'une approche multidisciplinaire, comprenant au moins les régulateurs, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les aviateurs, pour prévenir et limiter la gravité des sorties de piste, incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité des pistes ;
2. *Décide* que l'OACI continuera d'œuvrer activement à la sécurité des pistes dans le cadre d'une approche multidisciplinaire ;
3. *Invite* les États à surveiller les événements liés à la sécurité des pistes ainsi que leurs précurseurs dans le cadre du système de collecte et de traitement des données sur la sécurité prévu dans leur programme national de sécurité.

Règles pratiques

1. Les programmes de sécurité des pistes devraient être fondés sur la gestion de la sécurité inter-organisationnelle, y compris la création d'équipes locales de sécurité des pistes chargées de prévenir et de limiter la gravité des sorties de piste, incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité des pistes.
2. Le Conseil devrait élaborer plus avant les dispositions afin d'aider les États à établir des programmes de sécurité des pistes.
3. Les États devraient être encouragés à participer à des séminaires et ateliers mondiaux et régionaux pour échanger des renseignements et partager les meilleures pratiques en matière de sécurité des pistes.

A36-10 : Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile
--

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant qu'il est essentiel que les accidents et incidents d'aviation, où qu'ils se produisent, fassent l'objet d'une enquête prompte et complète, que les résultats en soient communiqués et que les leçons tirées des enquêtes, et notamment les recommandations de sécurité, soient promptement diffusées aux autres États contractants concernés et à l'OACI aux fins de la prévention,

Considérant qu'en eux-mêmes les efforts d'application des règlements ne suffisent pas à réduire le taux d'accidents,

Notant que des types d'accidents répétitifs continuent à se produire dans les opérations de transport aérien dans le monde entier,

Reconnaissant que le volume des opérations de transport aérien connaîtra vraisemblablement une forte croissance au cours des prochaines années,

Reconnaissant que la tendance relativement inchangée du taux d'accidents enregistrés depuis plusieurs années, combinée à l'augmentation attendue des opérations, pourrait entraîner une augmentation du nombre annuel d'accidents,

Reconnaissant qu'il existe de nombreux obstacles à une prévention efficace des accidents et que, en complément des efforts de réglementation et dans le but de réduire davantage le nombre d'accidents dans le monde et d'améliorer le taux d'accidents, il faut déceler et corriger plus efficacement les dangers pour l'aviation et les insuffisances des systèmes,

Reconnaissant que les systèmes ouverts d'enquête en matière de sécurité dépendent de principes d'emploi des renseignements à des fins non punitives et de garanties de confidentialité ;

Reconnaissant que plusieurs États ont mis en place des activités de prévention des accidents, sans sanction, en complément de leurs règlements de sécurité,

Reconnaissant que le partage des renseignements sur la sécurité provenant des systèmes d'enquête en matière de sécurité dépend du respect par tous les États des garanties d'emploi des renseignements à des fins non punitives et de confidentialité qui sous-tendent la fourniture de ces renseignements ;

1. *Demande* aux États contractants de réaffirmer leur engagement envers la sécurité de l'aviation civile ;
2. *Prie instamment* les États contractants de se conformer aux dispositions de l'Annexe 13 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* concernant l'ouverture rapide d'une enquête sur les accidents et incidents d'aviation, la communication des résultats et la diffusion des renseignements, notamment les recommandations de sécurité, aux autres États contractants concernés et à l'OACI, afin de rendre plus efficaces les efforts de prévention des accidents faits par les États et l'OACI ;
3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour renforcer les mesures de prévention des accidents, en particulier dans les domaines de la formation du personnel, de la rétro-information et de l'analyse de l'information, et de mettre en place des systèmes de comptes rendus volontaires, sans sanction, de façon à faire face aux nouveaux défis de la gestion de la sécurité des vols que posent la croissance et la complexité prévues de l'aviation civile ;

4. *Prie instamment* les États contractants de coopérer avec l'OACI et avec les autres États qui sont en mesure de le faire à l'élaboration et à l'application de mesures de prévention des accidents conçues pour intégrer les compétences et les ressources afin d'obtenir un haut niveau uniforme de sécurité dans toute l'aviation civile ;
5. *Prie instamment* tous les États qui reçoivent des renseignements sur la sécurité provenant du système d'enquête en matière de sécurité d'un autre État de respecter le système de confidentialité et les principes de divulgation selon lesquels cet État a fourni les renseignements ;
6. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A31-10.

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.

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

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies responsable de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de l'aviation civile internationale,

Considérant que l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales pour les systèmes de communications et les aides de radionavigation,

Considérant que l'Union internationale des télécommunications (UIT) est l'institution spécialisée des Nations Unies qui réglemente l'emploi du spectre des fréquences radioélectriques,

Considérant que la position, approuvée par le Conseil, que défend l'OACI aux conférences mondiales des radiocommunications (CMR) de l'UIT est le résultat de la coordination des besoins de l'aviation internationale en matière de spectre des fréquences radioélectriques,

Considérant que l'aviation a besoin d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences radioélectriques visant à garantir qu'un spectre adéquat soit disponible en temps utile et protégé de manière appropriée,

Considérant qu'il faut un environnement durable pour la croissance et le développement technologique afin d'appuyer la sécurité et l'efficacité opérationnelle des systèmes d'exploitation actuels et futurs et de permettre la transition vers les technologies de la prochaine génération,

Reconnaissant que le développement et la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ainsi que la sécurité de l'aviation civile internationale pourraient être gravement compromis si les besoins concernant les attributions appropriées de fréquences pour la sécurité de l'aviation ne sont pas satisfaits et si la protection continue de ces attributions n'est pas réalisée,

Reconnaissant que les problèmes de spectre non résolus touchant les services de sécurité aéronautique ont entraîné des annulations de vols, des dégradations des services de gestion du trafic aérien et des interruptions d'opérations aériennes,

Reconnaissant que la gestion efficace des fréquences et l'application des meilleures pratiques sont nécessaires pour garantir que les fréquences attribuées à l'aviation soient utilisées efficacement,

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'avoir l'appui des administrations membres de l'UIT pour s'assurer que la CMR accepte la position de l'OACI et que les besoins de l'aviation sont satisfaits,

Considérant la nécessité urgente d'accroître cet appui par suite de la demande croissante de fréquences et de la forte concurrence des services de télécommunications commerciaux,

Considérant l'augmentation des activités de préparation de l'UIT aux CMR découlant de la demande croissante en largeur de bande par tous les utilisateurs du spectre radioélectrique, ainsi que l'importance accrue des positions régionales élaborées par des organismes tels que l'APT, l'ASMG, l'ATU, la CEPT, la CITELE et la RCC4,

Considérant les Recommandations 7/3 et 7/6 de la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division (1995) (SP COM/OPS/95), la Recommandation 5/2 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003), la Recommandation 1/12 de la douzième Conférence de navigation aérienne (2012) et la Recommandation 5/5 de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19 (2021),

1. *Prie instamment* les États membres, les organisations internationales et les autres parties prenantes de l'aviation civile d'appuyer fermement la stratégie de l'OACI en matière de spectre des fréquences et la position de l'OACI aux CMR ainsi que dans les autres activités régionales et internationales préparatoires aux CMR, entre autres par les moyens suivants :

- a) en travaillant ensemble à réaliser des systèmes aéronautiques faisant un usage plus efficace du spectre ainsi qu'une gestion des fréquences qui soit conforme aux « meilleures pratiques » actuelles ;
- b) en appuyant les activités de l'OACI relatives à la stratégie et à la politique en matière de spectre des fréquences dans le cadre des réunions de groupes d'experts et des groupes régionaux de planification ;
- c) en s'engageant à veiller à ce que les intérêts aéronautiques soient pleinement intégrés dans l'élaboration de leurs positions présentées aux forums régionaux de télécommunications intervenant dans la préparation de propositions conjointes destinées à la CMR ;
- d) en incluant, dans la mesure du possible, des éléments compatibles avec la position de l'OACI dans les propositions qu'ils soumettent à la CMR ;
- e) en soutenant aux CMR de l'UIT la position et les énoncés de politique de l'OACI approuvés par le Conseil et incorporés dans le Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique (Doc 9718) ;
- f) en s'engageant à mettre à disposition des experts en aviation civile pour qu'ils participent pleinement à l'élaboration des positions nationales et régionales, et à l'élaboration des intérêts aéronautiques à l'UIT ;
- g) en s'assurant, dans toute la mesure possible, que leurs délégations nationales aux conférences régionales, aux groupes d'étude de l'UIT et aux CMR comprennent des experts de leurs autorités aéronautiques et d'autres parties prenantes de l'aviation civile qui sont bien préparés à représenter les intérêts de l'aviation.

2. *Prie instamment* les États membres de considérer comme une priorité la sécurité du public et de l'aviation lorsqu'ils statuent sur la façon de permettre des services nouveaux ou additionnels, et de consulter les organismes de réglementation de la sécurité de l'aviation, les experts du domaine et les utilisateurs de l'espace aérien, afin d'accorder toute l'attention nécessaire et de mettre en place des mesures réglementaires qui visent à garantir que les systèmes et services aéronautiques sont protégés contre les brouillages préjudiciables ;

3. *Demande* au Secrétaire général de porter à l'attention de l'UIT l'importance d'une attribution et d'une protection suffisantes du spectre des fréquences radioélectriques, en vue de la sécurité de l'aviation ;

4. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général d'assurer, de façon hautement prioritaire et dans le cadre du budget adopté par l'Assemblée, la mise à disposition des ressources nécessaires pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre

d'une stratégie complète en matière de spectre des fréquences aéronautiques ainsi que la participation accrue de l'OACI aux activités internationales et régionales de gestion des fréquences ;

5. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A38-6.

A29-14 : Vols humanitaires

L'Assemblée,

Considérant le nombre croissant et la diversité des vols effectués par des aéronefs civils, au sens de la Convention de Chicago, dans le cadre de missions de secours humanitaires entreprises sous les auspices des Nations Unies pour faire face à des situations d'urgence,

Notant la démarche effectuée en 1991 auprès de l'OACI par le Secrétaire général de l'ONU, en vue de faciliter les missions de secours humanitaires par voie aérienne,

Notant les actions entreprises et envisagées par le Conseil et ses organes auxiliaires pour répondre à ces besoins nouveaux,

1. *Encourage* le Conseil à poursuivre avec un caractère de haute priorité la révision des normes, pratiques recommandées et éléments indicatifs en vigueur, en vue d'y apporter les amendements jugés souhaitables pour le bon déroulement des vols effectués à des fins humanitaires ;

2. *Demande* aux États de prendre les mesures nécessaires pour faciliter l'exécution et assurer la sécurité de ces vols.

A40-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

A27-13 : Protection du transport aérien international public

A40-28 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

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

L'Assemblée,

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

Considérant que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile, et rappelant l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 destinées à faciliter l'entrée expéditive dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

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

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

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

Rappelant les dispositions de l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 ainsi que la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d'avances de fonds, sans retard, aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et prenant acte que l'absence de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation,

Rappelant l'adoption de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI qui transforme la pratique recommandée 8.46 en la norme 8.47, obligeant ainsi les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

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

Prenant acte qu'un examen de la liste de vérification de conformité (CC) du système de notification électronique des différences (EFOD) a révélé un faible taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9,

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

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

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

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

Reconnaissant l'importance de la décision du Conseil de déclarer officiellement le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, pour se souvenir des victimes et faire preuve de solidarité envers leurs familles, et pour continuer de renforcer la sécurité de l'aviation et d'éviter que ces drames ne se reproduisent,

Prenant acte des résultats du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), notamment des 30 recommandations reproduites dans le rapport du colloque,

Rappelant les initiatives utiles prises par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) pour aider les membres des familles de victimes,

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

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

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles ;
2. *Invite instamment* les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, comme le prescrit la norme 8.47 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et à la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal ;
3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973 ;
4. *Invite instamment* les États membres à informer régulièrement l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), de leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles ;
5. *Prie instamment* les États membres de proclamer le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles et d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile ;
6. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de ratifier et de mettre en œuvre la Convention de Montréal du 28 mai 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) ;
7. *Accueille favorablement* les recommandations du colloque et charge le Conseil d'inclure dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus approfondie des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités ;
8. *Charge* le Conseil d'assurer un suivi actif et rapide des groupes d'experts de l'OACI au sujet de ces recommandations découlant du colloque, selon les besoins ;
9. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles ;

10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A39-27.

A39-23 : Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB)
--

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Invite instamment* les États membres à entériner l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) ;

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

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

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 adoptés par la troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

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

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

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

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

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

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

Constatant la nécessité de coordonner au niveau le plus adéquat les interventions politiques et opérationnelles face aux catastrophes naturelles ou anthropiques qui prennent des dimensions régionales ou mondiales,

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

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

3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne qui institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'établir un réseau OACI de structures de coordination en cas de crise et de mécanismes de coordination connexes et de mettre en place un arrangement entre l'OACI, les régions, les États et le secteur, pour promouvoir des interventions politiques et opérationnelles coordonnées face aux crises, ainsi que des activités d'assistance, au niveau le plus adéquat ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;
7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience.

A41-24 : 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 socio-économiques 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 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,

Sachant qu'il est essentiel de définir un lien clair entre des plans et stratégies de développement national plus larges, et des politiques, plans et cadres relatifs à l'aviation civile pour faciliter la hiérarchisation et l'affectation optimale des ressources à l'aviation,

Rappelant la crise mondiale inédite causée par la pandémie de COVID-19, qui a déstabilisé l'industrie aéronautique, avec des répercussions profondes sur ses effectifs, et entravé la mise en œuvre du Programme 2030 et l'avancement des ODD,

Rappelant les difficultés et les besoins permanents des pays les moins développés de toutes les régions, notamment d'Afrique,

Reconnaissant l'importance que revêtent la solidarité internationale et les partenariats et mécanismes multilatéraux dans l'appui à une relance économique inclusive, durable et résiliente qui favorise le développement durable de l'aviation civile internationale et promeut les ODD,

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 mettre en évidence la contribution de l'aviation aux ODD 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 de l'OACI 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. *Encourage* les États membres à veiller à la définition d'un lien clair entre leur plan de développement national et leurs politiques, plans et stratégies nationaux en matière d'aviation civile, ainsi que les plans et programmes sous-jacents pertinents ;
7. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les cadres de travail et les capacités soient élaborés et mis en œuvre comme il convient et à ce que des structures de partenariat et de collaboration aux niveaux national, régional et international soient mises en place pour assurer la résilience du secteur de l'aviation civile face aux futurs défis mondiaux afin que l'aviation soit en mesure de continuer à contribuer à la réalisation des ODD ;
8. *Encourage* les États membres à intensifier leurs efforts en matière de collaboration et de partenariats efficaces pour appuyer le développement de l'aviation civile plus particulièrement dans les PMA, les PDSL et les PEID, notamment dans le cadre de l'assistance au développement, de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire ;
9. *Encourage* les États membres à renforcer la résilience de leurs systèmes aéronautiques en incluant, dans leurs politiques, leur planification et leurs opérations dans le domaine de l'aviation, des plans de préparation aux crises et des mesures de gestion du risque pour contribuer à maintenir la mobilité essentielle des voyageurs et du transport de biens critiques en cas de crise, tout en garantissant la sécurité des travailleurs de l'aviation ;
10. *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 ;
11. *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 ;
12. *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 ;
13. *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 ;
14. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-21 sur le Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030.

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 élever son niveau de priorité, ainsi qu'à établir de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile ;

4. *Prie instamment* les États membres de 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.

A40-27 : 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 que l'innovation apporte à la sécurité, à l'efficacité, à la sûreté, à la facilitation, 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 § 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.
-

PARTIE II. NAVIGATION AÉRIENNE

COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE, SES ORGANES SUBSIDIAIRES, RÉUNIONS TECHNIQUES ET PARTICIPATION DES ÉTATS

A18-2 : Amendement de l'article 56 de la Convention portant à quinze le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne

A38-13 : Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux

A27-2 : Amendement de l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*

A22-29 : Emploi des langues à la Commission de navigation aérienne

A40-4, Appendice A : Réunions mondiales de navigation aérienne

A40-4, Appendice B : Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

A40-4, Appendice F : Réunions régionales de navigation aérienne

A40-4, Appendice L : Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

A38-6 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

SECRÉTARIAT TECHNIQUE

A40-4, Appendice M : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

POLITIQUE PERMANENTE ET RÈGLES PRATIQUES RELEVANT DU DOMAINE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

A15-9 : Préparation pour les sessions à venir d'exposés récapitulatifs à jour de la politique permanente de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. *Convient* que les Annexes ou les PANS ne seront pas amendées plus d'une fois par année civile ;

10. *Rappelle* aux États membres qu'ils sont tenus par l'Annexe 15 de diffuser dans leur Publication d'information aéronautique (AIP) toutes les différences importantes et d'inclure un texte anglais pour les parties en langage clair ;
11. *Encourage* les États membres à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) lorsqu'ils signalent leurs différences à l'OACI ;
12. *Charge* le Secrétaire général de continuer à améliorer le système EFOD et d'aider les États membres à passer de l'emploi de processus basés sur papier à l'emploi du système EFOD ;
13. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser les différences entre les règlements et pratiques des États membres et les normes, pratiques recommandées et procédures afin d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale et de prendre les mesures appropriées ;
14. *Charge* le Conseil d'examiner des possibilités de rendre l'information sur les différences plus facilement accessible à l'ensemble des parties prenantes intéressées et d'étudier un mécanisme et une forme appropriés pour la mise à disposition de cette information ;
15. *Décide* que les États membres seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures et qu'ils recevront dès que possible davantage d'orientations sur la notification et la publication des différences ;
16. *Demande* à tous les États membres qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la Convention ;
17. *Charge* l'OACI d'établir les priorités en ce qui concerne la mise à jour continue du texte des manuels d'éléments indicatifs techniques existants de l'OACI ainsi que l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires afin que ces éléments présentent une valeur optimale pour les États membres dans la planification et la mise en œuvre des SARP et des PANS ;
18. *Décide* que les règles pratiques de la présente résolution constituent des orientations qui visent à faciliter et garantir la mise en application de cette résolution ;
19. *Charge* les États membres de revoir leurs procédures liées à l'élaboration des SARP afin de renforcer la participation d'un ensemble plus large de parties prenantes de l'industrie de l'aviation ;
20. *Charge* l'OACI d'envisager l'élaboration d'une stratégie de transition et de communication couvrant l'ensemble des phases de planification et de mise en œuvre, et qui devrait comprendre la sensibilisation des groupes de parties prenantes ;
21. *Charge* l'OACI à renforcer le rôle de ses bureaux régionaux dans la facilitation et le suivi du processus d'examen des amendements des SARP ;
22. *Demande* aux États membres de répondre aux lettres de l'OACI relatives aux propositions d'amendement des Annexes et des PANS ;
23. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A38-11.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS sont parfaitement compatibles. De plus, le Conseil devrait s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant

des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traduire, de traiter et de diffuser les spécifications techniques.

2. Les États membres devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS, ou du moins indiquer s'ils acceptent ou rejettent ces propositions quant au fond. Ils devraient disposer d'au moins trois mois à cette fin. De plus, les États membres devraient recevoir avec un préavis d'au moins trente jours une notification de l'intention d'approuver ou d'adopter des éléments détaillés au sujet desquels ils ne sont pas consultés.

3. Les États membres devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des amendements apportés aux SARP ; en fixant la date limite de notification des désapprobations, le Conseil devrait tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.

4. Le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.

5. Avant l'adoption et l'approbation d'amendements de SARP et de PANS, le Conseil devrait tenir compte de la faisabilité de la mise en œuvre des SARP et des PANS avant les dates d'application envisagées.

6. Compte tenu des définitions des termes « norme » et « pratique recommandée », le Conseil devrait veiller à ce que les nouvelles dispositions d'Annexe dont l'application uniforme est reconnue comme étant nécessaire soient adoptées en tant que normes, et à ce que les nouvelles dispositions dont l'application uniforme est souhaitable soient adoptées en tant que pratiques recommandées.

7. Le Conseil devrait prier instamment les États membres de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Si un État membre se trouve dans l'impossibilité de se conformer à certaines SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de leur non-application, y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes, de nature ou en principe.

8. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être promptement mises à la disposition des États membres.

9. En encourageant et en aidant les États membres dans la mise en œuvre des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont l'OACI dispose et renforcer les partenariats avec les entités qui fournissent des ressources et de l'assistance pour le développement de l'aviation civile internationale.

10. Les États membres devraient établir un processus et des procédures internes par lesquels ils donnent effet à la mise en œuvre des dispositions des SARP et des PANS.

11. L'OACI devrait mettre à jour et développer les éléments indicatifs techniques en tenant compte des priorités établies pour bien couvrir tous les domaines techniques.

A41-10 : 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 40-4 (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 40^e 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 A40-4 (appendices A à O) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 41^e 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 41^e 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 A40-4 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 offriraient 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'atterrissages 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'atterrissages 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 particuliers, 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 délégant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réserver 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,

Considérant que l'application d'un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) comporte de nombreux avantages, notamment une plus grande capacité de l'espace aérien, des économies de coûts et une réduction de l'impact sur l'environnement, l'application d'un RVSM ne peut se faire que si l'aéronef a la capacité de respecter les exigences en matière de performances de maintien d'altitude, une capacité à laquelle même des modifications mineures de la cellule peuvent nuire,

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. Les États membres devraient réexaminer les pratiques existantes afin de veiller à ce que la certification des aéronefs d'État qui permet de les exploiter dans l'espace aérien à minimum de séparation verticale réduit (RVSM) soit effectuée en conformité avec les exigences en matière de performances de maintien d'altitude, ou d'une manière équivalente à celles-ci, et tienne compte de toute modification ultérieure de la cellule. En outre, dans toute la mesure du possible, les États membres devraient faciliter la participation des aéronefs d'État concernés aux programmes de surveillance technique du maintien d'altitude, pour s'assurer de la conformité constante à ces exigences en matière de performances, afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés aux § 1 et 2 du dispositif.

4. 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'efficacité, 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'efficacité, 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'État 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.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

A36-14 : Utilisation des routes transpolaires

L'Assemblée,

Considérant qu'une nouvelle structure de routes aériennes au-dessus du pôle Nord reliant, d'une part, le continent nord-américain et, d'autre part, l'Asie du Sud-Est et la région Pacifique a été établie dans le cadre de l'OACI,

Considérant que l'établissement de cette structure a été le résultat des efforts combinés de l'Allemagne, du Canada, de la Chine, des États-Unis, de la Fédération de Russie, de la Finlande, de l'Islande, du Japon, de la Mongolie et de la Norvège, qui ont fait preuve d'un esprit de coopération internationale sans précédent pour mener à bien cette tâche très complexe,

Considérant que cette structure est devenue opérationnelle le 1^{er} février 2001, avec l'annonce par les Autorités aéronautiques russes de la mise en œuvre du réseau de voies aériennes transpolaires traversant les eaux de l'océan Arctique,

Considérant que la mise en œuvre de cette structure de voies aériennes comportant des routes transpolaires est un événement d'une importance exceptionnelle en ce qu'elle permet de réduire sensiblement les temps de vol entre l'Amérique du Nord, d'une part, et l'Asie du Sud-Est et la région Pacifique, de l'autre,

Considérant que les routes transpolaires seront ouvertes aux aéronefs de tous les États contractants conformément aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que l'utilisation de routes transpolaires offre des avantages considérables du point de vue de la protection de l'environnement, ainsi que des avantages économiques substantiels pour les passagers et les compagnies aériennes,

Considérant que l'analyse et les prévisions de croissance de la densité du trafic sur les voies aériennes transpolaires indiquent qu'il est nécessaire de prendre dans les meilleurs délais des mesures pour renforcer les caractéristiques opérationnelles des routes transpolaires,

Considérant que le renforcement des caractéristiques opérationnelles des voies aériennes transpolaires exige d'importants moyens financiers et matériels pour garantir le niveau de sécurité voulu,

1. *Déclare* que, pour tirer le maximum d'avantages de la mise en œuvre des routes aériennes transpolaires, il est nécessaire que les États qui fournissent des services de la circulation aérienne dans le cadre de la nouvelle structure de routes aériennes internationales comportant des routes transpolaires s'efforcent de réaliser une planification coordonnée aussi poussée que possible pour accroître la capacité de cette structure ;
2. *Demande* au Conseil de prendre des mesures appropriées pour mobiliser les ressources des États, des organisations internationales et des institutions financières afin d'assurer le développement dynamique de la nouvelle structure de voies aériennes internationales comportant des routes transpolaires ;
3. *Demande* au Conseil de superviser en priorité le développement de la nouvelle structure de routes aériennes internationales comportant des routes transpolaires et, au besoin, d'élaborer des recommandations sur le fonctionnement et le développement de cette structure ;
4. *Demande* au Conseil de maintenir son rôle de coordonnateur et ses initiatives de soutien dans l'organisation des activités interrégionales relatives à l'utilisation de la structure de voies aériennes internationales transrégionales comprenant des routes transpolaires et à la modernisation des systèmes ATM desservant ces routes ;
5. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A33-13.

ANNEXES, PANS ET MANUELS

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

PLANS RÉGIONAUX

A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux

A40-4, Appendice E : Formulation et mise en œuvre des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

MISE EN ŒUVRE

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.

A38-7 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI continue de jouer son rôle de chef de file pour réduire les graves carences dans la région Afrique-océan Indien (AFI) qui nuisent au fonctionnement de l'aviation civile internationale et à la poursuite de son développement,

Notant que les mesures prises par l'OACI dans le cadre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) ont commencé à démontrer des avancées positives dans le renforcement de la sécurité de l'aviation sur ce continent,

Notant avec satisfaction les progrès sensibles réalisés par les États africains dans l'amélioration de leur niveau de supervision de la sécurité,

Reconnaissant que la pleine réalisation des objectifs du Plan AFI dépend surtout des efforts fournis par les États africains eux-mêmes,

Reconnaissant que de nombreux États membres de la région AFI, malgré leurs efforts, nécessiteront dans un avenir immédiat un soutien technique et/ou financier continu de l'OACI et d'autres parties prenantes pour remplir les exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes,

Reconnaissant que de nombreux États africains ne sont pas en mesure, à eux seuls, de soutenir un système national de supervision de la sécurité efficace et viable, et doivent donc être instamment pressés d'établir des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et être soutenus à ce chapitre,

Rappelant la Recommandation 4/5 de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (SP AFI/08 RAN) sur l'établissement d'agences régionales chargées des enquêtes sur les accidents (RAIA) parallèlement à la mise en place de RSOO, pour faire en sorte que les États soient en mesure de s'acquitter de leurs obligations internationales dans le domaine des enquêtes sur les accidents en collaborant et en partageant des ressources,

Notant que l'OACI soutient de nombreux États africains dans l'établissement de RSOO et de RAIA,

Notant la Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique, adoptée durant la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation tenue à Abuja, en juillet 2012,

Notant les objectifs en matière de sécurité de l'aviation adoptés durant la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation, tenue à Abuja en juillet 2012 et approuvés par l'Assemblée de l'Union africaine en janvier 2013,

Notant que les Plans d'action de l'OACI élaborés pour certains États membres serviront de plate-forme à la prestation, en coordination avec d'autres parties prenantes, d'une assistance directe à la résolution de leurs problèmes graves de sécurité (PGS) et d'autres carences majeures en matière de sécurité,

Notant que les organismes régionaux créés ou établis dans la région AFI continueront d'avoir besoin d'un appui de l'OACI pour l'avenir proche et jusqu'à ce qu'ils soient solidement établis et en mesure de subvenir à leurs propres besoins,

Reconnaissant l'avantage qu'il y a à continuer 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 aura besoin de ressources supplémentaires pour fournir avec succès le soutien qu'elle apporte aux États de la région AFI,

Notant que des bureaux régionaux forts seraient un catalyseur positif pour le renforcement de la sécurité de l'aviation dans la région AFI,

1. *Salue* les efforts considérables déployés par les États africains et les organisations régionales pour renforcer la sécurité de l'aviation ;
2. *Prie instamment* les États membres de la région AFI d'accepter les Plans d'action de l'OACI, de s'engager à satisfaire aux objectifs énoncés dans les Plans d'action, en remédiant aux carences majeures liées à la sécurité, notamment les problèmes graves de sécurité (PGS) ;
3. *Prie instamment* les États membres de la région AFI de s'engager à établir des RSOO et des RAIA, lorsque c'est nécessaire, d'accélérer l'établissement de ces organismes et de renforcer la coopération dans toute la région pour faire un usage optimal des ressources disponibles ;
4. *Prie instamment* les États membres de la région AFI de s'abstenir d'adhérer à plus d'une RSOO afin d'éviter le chevauchement des services ;
5. *Prie instamment* les États membres de la région AFI de veiller à la mise en œuvre des recommandations des réunions du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) et du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Afrique (RASG-AFI) ;
6. *Prie instamment* les États, l'industrie et les donateurs d'appuyer la mise en œuvre des activités prioritaires identifiées par l'APIRG et le RASG-AFI ;

7. *Prie instamment* les États, l'industrie et les donateurs à faire des contributions, en espèces et en nature, pour la mise en œuvre du Plan AFI et *charge* le Conseil de reconnaître toutes ces contributions ;
8. *Prie instamment* les États africains, l'OACI et la CAFAC de remédier conjointement aux carences constatées en matière de sécurité ;
9. *Charge* le Conseil de suivre la réalisation des objectifs en matière de sécurité de l'aviation établies par la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation tenue à Abuja en juillet 2012 ;
10. *Charge* le Conseil de veiller au maintien du rôle de chef de file de l'OACI dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant spécifiquement à mettre en œuvre des projets prioritaires pour réaliser une amélioration durable de la sécurité aérienne dans la région AFI et d'affecter des ressources en conséquence aux bureaux régionaux compétents ;
11. *Charge* le Conseil de suivre et mesurer l'état de mise en œuvre dans la région AFI pendant tout le triennat et de rendre compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'avancement réalisé ;
12. *Prie instamment* les États membres de la région AFI d'appuyer l'établissement du Bureau du Programme de procédures de vol (FPP) en détachant du personnel et en fournissant une assistance financière avec toute la célérité requise pour accélérer la mise en œuvre de la PBN dans la région ;
13. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A37-7.

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'État et de Gouvernement de l'Union africaine (UA) le 1^{er} 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'ONUSD, 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.

A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux
--

L'Assemblée,

Considérant qu'il est essentiel d'accentuer les efforts en vue de remédier aux insuffisances graves qui portent préjudice au développement de l'aviation civile internationale,

Considérant que les résolutions A12-5 (paragraphe 1 et 5 du dispositif), A15-5 (paragraphe 4 du dispositif) et A15-8 H (paragraphe 6 du dispositif) définissent la politique de l'Organisation en ce qui concerne les dispositions propres à encourager et à faciliter la mise en œuvre des plans régionaux,

Considérant que, comme suite à sa résolution A15-2, elle a réexaminé cette politique et décidé que les résolutions en cause doivent être intégrées en une résolution unique qui indique sa politique permanente en la matière et que, à cette fin, les parties mentionnées ci-dessus des résolutions originales doivent être annulées,

1. *Décide* que l'Organisation devra donner un ordre de priorité élevé aux dispositions propres à encourager et à faciliter la mise en œuvre des plans régionaux conformément à ce qui suit :

- a) les États contractants devraient prendre note de la possibilité de faire appel à des organismes d'exploitation pour remplir les obligations qui leur incombent sur le plan international aux termes de l'article 28 de la Convention ;
- b) les États contractants devraient examiner avec d'autres États de leur région si la mise en œuvre du plan régional qui leur est commun pourrait être facilitée par des arrangements bilatéraux ou multilatéraux ;
- c) il conviendrait d'encourager la tenue de réunions non officielles, convoquées sur l'initiative des États contractants ou du Secrétaire général, en vue de l'étude exclusive des problèmes de mise en œuvre concernant deux ou plusieurs États, lorsqu'il n'existe pas de moyen plus efficace ou plus opportun de résoudre ces problèmes ;
- d) le Conseil devrait aider les États contractants dans la planification et l'élaboration des parties des programmes nationaux intéressant la mise en œuvre des installations et services prévus dans les plans régionaux ;
- e) il conviendrait d'utiliser les moyens disponibles pour aider les États à mettre en œuvre les plans régionaux, en recourant au Programme des Nations Unies pour le développement, aux conseils techniques et à l'assistance des experts du Secrétariat, aux ressources du Secrétariat en matière d'enseignement ;

- f) le Conseil devrait veiller à ce que, en priorité, les bureaux régionaux de l'OACI aident, conseillent et encouragent les États contractants pour qu'ils s'acquittent des responsabilités qui leur incombent aux termes de l'article 28 de la Convention dans la mise en œuvre des parties des plans régionaux qui les concernent et, de plus, il devrait veiller à ce que les bureaux régionaux soient utilisés dans la plus large mesure possible dans l'exécution de ces tâches, notamment celles qui sont mentionnées aux alinéas d) et e) ci-dessus et celles qui découlent de demandes reçues conformément à l'alinéa h) ci-dessous ;
 - g) le Conseil devrait faire en sorte que toutes les activités de l'Organisation qui peuvent contribuer à la mise en œuvre des plans régionaux soient soigneusement coordonnées, en particulier à l'échelon régional ;
 - h) lorsqu'un État contractant, après avoir essayé toutes les méthodes et tous les moyens de mise en œuvre des plans régionaux qui le concernent aux termes de l'article 28 de la Convention, éprouve des difficultés qui gênent cette mise en œuvre, il devrait rendre compte à l'OACI et lui demander son aide au sujet des éléments qui, faute de mise en œuvre, pourraient devenir des insuffisances graves ;
 - i) le Conseil devrait continuer, en priorité, à aider et encourager les États contractants à s'acquitter des responsabilités qui leur incombent aux termes de l'article 28 de la Convention et à explorer la possibilité pratique de toutes autres solutions propres à assurer la mise en œuvre des installations et des services dont il juge que le défaut ou l'insuffisance compromet gravement le réseau mondial de la navigation aérienne ;
2. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A16-9.

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

A40-4, Appendice E : Formulation et mise en œuvre des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

A40-4, Appendice M : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

PROGRAMMES SPÉCIAUX

A31-9 : Mise en application du programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)

A41-6 : 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 de la navigation aérienne,

Consciente de l'importance de cadres mondiaux et de plans régionaux et nationaux pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI,

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

Consciente 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 l'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Approuve* l'édition 2023-2025 édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la septième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) en tant qu'orientations stratégiques mondiales dans les domaines de la sécurité et de l'évolution du système 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, en collaboration et en 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 instamment* les États membres, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à la mise en œuvre coordonnée du GASP et du GANP, ainsi que des plans régionaux et nationaux, 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 A40-1 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)

L'Assemblée,

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,

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

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

Notant qu'un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique des États et de leurs industries,

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

Considérant qu'une démarche proactive dans le cadre de laquelle une stratégie est définie en vue de l'établissement d'objectifs, de cibles et d'indicateurs pour la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Considérant 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 une approche fondée sur les risques pour la gestion de la sécurité dans le 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 atteindre les objectifs fixés 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 s'appuyer sur des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une démarche de gestion de la sécurité dans le cadre de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS),

1. *Souligne* la nécessité d'améliorer sans relâche la sécurité de l'aviation en réduisant le nombre d'accidents du transport aérien, y compris le transport aérien régional, et des morts qu'ils causent dans toutes les parties du monde ;

2. *Souligne* que les ressources limitées de la communauté aéronautique internationale devraient être utilisées de manière stratégique pour appuyer les États ou régions qui sollicitent de l'aide pour faciliter la mise en place d'un programme national de sécurité (PNS), y compris le renforcement de la supervision de la sécurité ;
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 d'éléments indicatifs et d'outils en appui à l'élaboration et la mise en œuvre de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation.

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 A41-10, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI concernant expressément la navigation aérienne,

Consciente de 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 CO₂,

Consciente que de nombreux États et de nombreuses régions élaborent de nouveaux plans de navigation aérienne pour leur propre modernisation et transformation de la navigation aérienne,

Constatant que le partage des meilleures pratiques, des enseignements, et la fourniture d'éléments indicatifs peut aider les États à mettre en place des améliorations opérationnelles de manière économique par l'adoption de systèmes perfectionnés sans passer par des étapes intermédiaires,

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 et d'évolution, 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 CO₂ 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 des améliorations opérationnelles décrites dans le cadre ASBU ;
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 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 l'harmonisation au niveau régional et la compatibilité et l'interopérabilité à l'échelle mondiale ;
9. *Charge* le Conseil de poursuivre l'élaboration du GANP en le tenant à jour par rapport aux technologies émergentes et aux exigences opérationnelles en évolution ;
10. *Invite* l'OACI à poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au plan national de navigation aérienne lors des prochaines révisions du GANP et à recueillir et partager des meilleures pratiques, des enseignements et les résultats des analyses comparatives liés à la mise en œuvre des améliorations opérationnelles.

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.

A37-11 : Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'OACI est de veiller au fonctionnement sûr et efficace du système mondial de navigation aérienne,

Considérant que l'amélioration des performances du système de navigation aérienne sur une base harmonisée à l'échelle mondiale nécessite la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI se charge sans plus attendre des questions associées à l'introduction de la navigation de surface (RNAV) et de la qualité de navigation requise (RNP),

Considérant que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI élabore des procédures RNAV s'appuyant sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour les aéronefs à voilure fixe, de façon à assurer une grande précision de maintien de la route et de la vitesse pour maintenir la séparation dans les courbes et permettre plus de flexibilité dans la mise en séquence des aéronefs en approche,

Considérant que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI élabore des procédures RNAV s'appuyant sur le GNSS pour les aéronefs à voilure fixe et les aéronefs à voilure tournante, afin de permettre d'abaisser les minimums d'exploitation dans les environnements riches en obstacles ou comportant d'autres contraintes,

Considérant que la résolution A33-16 demandait au Conseil de mettre sur pied un programme destiné à encourager les États à mettre en œuvre des procédures d'approche avec guidage vertical (APV) utilisant les données du GNSS ou du DME/DME, conformément aux dispositions de l'OACI,

Reconnaissant que les aéroports n'ont pas tous l'infrastructure nécessaire pour appuyer les opérations APV et que les aéronefs ne sont actuellement pas tous capables d'exécuter des opérations APV,

Reconnaissant que beaucoup d'États disposent déjà de l'infrastructure appropriée et d'aéronefs capables d'exécuter des approches directes avec guidage latéral (approches avec LNAV) fondées sur les spécifications RNP et qu'il est démontré que les approches directes sont nettement plus sûres que les approches indirectes,

Reconnaissant que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde a identifié des initiatives en matière de sécurité dans le monde (GSI) visant essentiellement l'élaboration d'une stratégie en matière de sécurité pour l'avenir comprenant notamment l'utilisation efficace de la technologie destinée à renforcer la sécurité, l'adoption systématique des meilleures pratiques de l'industrie, l'alignement des stratégies mondiales de l'industrie en matière de sécurité et l'homogénéité dans la supervision réglementaire,

Reconnaissant que le Plan mondial de navigation aérienne a identifié des initiatives de plan mondial (GPI) visant essentiellement l'incorporation de fonctions évoluées de navigation dans l'infrastructure du système de navigation aérienne, l'optimisation des régions de contrôle terminales par l'emploi de techniques améliorées de conception et de gestion, l'optimisation des régions de contrôle terminales par la mise en œuvre de SID et de STAR RNP et RNAV et l'optimisation des régions de contrôle terminales pour assurer des opérations aériennes plus économiques en carburant par l'utilisation de procédures d'arrivée fondées sur le FMS,

Reconnaissant que l'élaboration continue de spécifications de navigation divergentes aura des incidences négatives sur le plan de la sécurité et de l'efficacité pour les États et l'industrie,

Notant avec satisfaction que les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont achevé les plans régionaux de mise en œuvre de la PBN,

Reconnaissant que les États n'ont pas tous élaboré un plan de mise en œuvre de la PBN pour la date cible de 2009,

1. *Prie instamment* tous les États de mettre en œuvre des routes de services de la circulation aérienne (ATS) et des procédures d'approche RNAV et RNP conformes au concept PBN de l'OACI, énoncé dans le *Manuel de la navigation fondée sur les performances* (Doc 9613) ;

2. *Décide :*

a) que les États mettront au point d'urgence un plan de mise en œuvre de la PBN pour réaliser :

- 1) la mise en œuvre de la RNAV et de la RNP (s'il y a lieu), pour les zones en route et les zones terminales, conformément aux échéances et aux étapes intermédiaires établies ;
- 2) la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) (baro-VNAV et/ou GNSS renforcé), y compris des minimums LNAV seulement, pour toutes les extrémités de pistes aux instruments, soit comme approche principale, soit comme procédure de secours pour les approches de précision d'ici 2016, les étapes intermédiaires étant établies comme suit : 30 % d'ici 2010, 70 % d'ici 2014 ;
- 3) la mise en œuvre de procédures d'approche directes avec LNAV seulement, à titre d'exception par rapport à 2) ci-dessus, pour les pistes aux instruments des aéroports auxquels aucun calage altimétrique n'est disponible et auxquels il n'y a pas d'aéronef de masse maximale certifiée au décollage de 5 700 kg ou plus qui soit doté de l'équipement permettant les procédures APV ;

b) que l'OACI établira un plan d'action coordonné pour aider les États à mettre en œuvre la PBN et pour veiller à l'élaboration et/ou à la tenue à jour de SARP, de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et d'éléments indicatifs, notamment une méthodologie d'évaluation de la sécurité, qui soient harmonisés à l'échelle mondiale pour continuer à répondre aux exigences opérationnelles ;

3. *Prie instamment* les États d'introduire dans leur plan de mise en œuvre de la PBN des dispositions pour la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) sur toutes les extrémités de pistes servant à des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est de 5 700 kg ou plus, conformément aux échéances et aux étapes intermédiaires établies ;

4. *Charge* le Conseil de présenter un rapport sur l'état de la mise en œuvre de la PBN à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, selon les besoins ;

5. *Demande* aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) d'inscrire à leur programme de travail l'examen de l'état de mise en œuvre de la PBN dans les États par rapport aux plans de mise en œuvre définis et de signaler annuellement à l'OACI toute carence éventuelle ;

6. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A36-23.

A22-11 : Assistance internationale pour la remise en activité des aéroports internationaux et des installations et services connexes

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

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

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

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

A32-12 : Suivi de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

A29-15 : Restriction du droit de fumer sur les vols internationaux de passagers

A35-12 : Protection de la santé des passagers et des équipages et prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages internationaux

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

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

A32-11 : Établissement d'un programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité

A33-9 : Correction des carences détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et encouragement de l'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A29-11 : Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne

A36-14 : Utilisation des routes transpolaires

A40-6 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables

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

A23-14 : Application de la planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que la mise en service de nouveaux types d'aéronefs peut avoir une incidence importante sur la détermination des besoins nouveaux auxquels doivent répondre les aéroports et les installations et services de navigation aérienne de route,

Considérant que, comme ce fut le cas dans le passé, les États pourraient se voir dans l'obligation de répondre à des besoins dans des conditions désavantageuses parce qu'ils ne disposeraient pas du temps nécessaire à la planification du financement, ou de la mise en œuvre et de l'entretien des installations et services,

Considérant que la mise en service de ces aéronefs peut, en conséquence, exercer une influence décisive sur les résultats de l'exploitation des services de transport aérien international et sur la situation concurrentielle de leurs exploitants,

Considérant que ces circonstances pourraient, à leur tour, avoir une incidence sur les charges qui incombent aux États en leur qualité de représentants de l'intérêt public et en particulier de fournisseurs des aéroports et des installations et services de navigation aérienne de route,

Considérant qu'il s'ensuit de toute évidence que les avantages qu'il est permis d'escompter de la mise en service de nouveaux types d'aéronefs ne pourront être intégralement obtenus que par la participation coordonnée à ce processus des constructeurs de ces aéronefs, des exploitants qui les mettront en service, des exploitants d'aéroports et des États, en leur double qualité de fournisseurs de l'infrastructure aérienne et de représentants de l'intérêt public,

Considérant qu'à cette fin, les États contractants devraient participer à ce processus non seulement en raison de leurs responsabilités précitées mais également en demandant instamment à leurs ressortissants qui s'occupent de la construction et de l'exploitation de ces aéronefs, ainsi que de l'exploitation des aéroports de coopérer à cette coordination,

Considérant que l'ensemble des considérations qui précèdent doit être interprété comme signifiant que le processus exposé n'affectera en aucune façon la liberté de décision des constructeurs, des exploitants d'aéronefs et d'aéroports et des États eux-mêmes,

Considérant qu'à l'issue d'une étude de la question par le Conseil, l'Organisation a institué un système d'information en vue de faciliter une planification coordonnée de la mise en service de nouveaux types d'aéronefs,

1. *Déclare* que, pour tirer pleinement avantage de la mise en service de nouveaux types d'aéronefs, il est nécessaire que les constructeurs et les exploitants de ces aéronefs, ainsi que les exploitants d'aéroports et les États en leur qualité de fournisseurs de l'infrastructure aéronautique et de représentants de l'intérêt public procèdent à une planification coordonnée dans toute la mesure possible, de la mise en service de ces aéronefs ;
2. *Charge* le Conseil d'encourager l'application continue de la planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs ;
3. *Prie instamment* les États contractants de prêter le concours nécessaire à l'application de la planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs ;
4. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A16-5.

A33-11 : Code de conception mondial pour les aéronefs

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

L'Assemblée,

Considérant que la croissance rapide du trafic aérien impose de lourdes exigences aux aéroports et aux systèmes de navigation aérienne et cause de graves problèmes d'encombrement dans certaines régions du monde,

Considérant que des initiatives ont été prises en vue d'atténuer les conséquences les plus graves des déséquilibres entre la demande de trafic aérien et la capacité, à court et à moyen terme,

Considérant que les avantages d'une planification régionale ont été démontrés,

Prenant note de la résolution A27-10 (appendice P) sur la coordination du trafic civil et militaire et l'utilisation en commun de l'espace aérien,

Reconnaissant que d'autres mesures, y compris des mesures à plus long terme, seront nécessaires pour accroître la capacité des aéroports et des systèmes de navigation aérienne, afin de faire place de façon plus efficace au trafic aérien futur,

Notant l'intention du Conseil d'inscrire au programme des travaux de l'Organisation dans les domaines de la navigation aérienne et du transport aérien des tâches relatives à la capacité et à l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien,

1. *Prie instamment* les États de prendre des mesures de nature à avoir des effets positifs sur la capacité des aéroports et de l'espace aérien, après consultation des usagers et des exploitants des aéroports et sans préjudice à la sécurité ;

2. *Invite* les États à reconnaître que les aéroports et l'espace aérien constituent un système intégré et que les changements dans les deux domaines devraient être harmonisés ;
3. *Prie instamment* les États de tenir compte des effets qu'ont sur d'autres États les problèmes d'encombrement de leurs aéroports et de leur espace aérien et les incidences des mesures qu'ils prennent afin de résoudre ces problèmes ;
4. *Invite* les États à envisager la possibilité d'assouplir les restrictions d'exploitation pour les avions conformes aux spécifications du chapitre 3 de l'Annexe 16, notamment en ce qui concerne les couvre-feux nocturnes et/ou le contingentement à l'arrivée de ces avions en dehors des horaires établis ;
5. *Charge* le Conseil :
 - a) de veiller à ce que, dans l'élaboration de nouvelles SARP et PANS, il soit dûment tenu compte de leur influence sur la capacité des aéroports et de l'espace aérien ;
 - b) lors de l'examen des travaux de l'Organisation dans les domaines de la navigation aérienne et du transport aérien qui ont trait à l'encombrement de l'espace aérien, en même temps que la planification mondiale, de porter attention à la délégation des tâches selon les zones géographiques ou selon les sujets, d'assurer une coordination efficace de manière à éviter tout double emploi avec les activités d'autres organisations internationales, et de mettre plus largement l'accent sur les responsabilités régionales dans la mise en place de solutions plus rapides et mieux adaptées aux problèmes régionaux.

A41-9 : 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 les services de la circulation aérienne seront assurés et à prendre ensuite des dispositions pour que ces services soient établis et assurés,

Notant que, pour les besoins de la présente résolution, le terme « nouveaux acteurs » renvoie à l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO) et aux opérations de gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UAS) (UTM),

Notant 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'utilisateurs de l'espace aérien présentent des performances très différentes,

Rappelant la résolution A40-26 sur le transport spatial commercial (CST),

Notant qu'il faudra peut-être amender ou élargir les dispositions existantes de l'OACI pour veiller à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité des activités des nouveaux acteurs et à l'intégration de telles activités dans le cadre actuel de gestion du trafic aérien,

Notant 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, et d'élaborer des concepts et des orientations spécifiques, 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 ;
5. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-7.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

NAVIGABILITÉ ET EXPLOITATION DES AÉRONEFS

A23-2 : Amendement à la Convention de Chicago concernant le transfert de certaines fonctions et obligations

A40-4, Appendice C : Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite

A23-13 : Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale

L'Assemblée,

Considérant qu'il est d'intérêt pour l'aviation civile internationale que les arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage, soient facilités,

Considérant que les dispositions internationales en vigueur ne comportent pas d'empêchement absolu à l'exécution de tels arrangements,

Considérant que, entre autres, l'Annexe 6 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* n'empêche pas l'État d'immatriculation de déléguer à un autre État le pouvoir d'exercer les fonctions qui lui incombent en vertu de cette Annexe,

Considérant qu'une telle délégation peut faciliter dans certains cas l'exécution d'arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage,

Considérant qu'une telle délégation ne peut être faite que sous réserve des droits des États tiers,

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* a été élaborée avant que la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs sur le plan international, particulièrement sans équipage, soient devenus d'un usage très répandu,

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* impose à l'État d'immatriculation des responsabilités dont il peut s'acquitter lorsque l'aéronef est exploité par un exploitant de cet État, comme c'est normalement le cas, et dont il ne pourra peut-être pas s'acquitter convenablement dans le cas où un aéronef immatriculé dans cet État est loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage, par un exploitant d'un autre État,

Considérant que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'État dont est ressortissant un exploitant de l'aéronef loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage tant que l'amendement à la Convention (article 83 *bis*) n'entrera pas en vigueur,

Considérant que la sécurité et l'économie du transport aérien international risquent d'être compromises par l'absence, dans le texte actuel de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de dispositions qui définissent clairement les responsabilités afférentes aux aéronefs loués, affrétés ou banalisés, particulièrement sans équipage,

Considérant que les cas de location, d'affrètement et de banalisation sont devenus sensiblement plus nombreux et posent de graves problèmes,

Considérant que les dispositions des Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui concernent les délégations de pouvoirs d'un État à un autre pour accomplir certaines fonctions ne peuvent être invoquées que sans préjudice des droits des États tiers,

Considérant que le droit de certains États contractants n'est pas davantage adapté à cette situation,

Considérant que le problème fondamental de la responsabilité finale de l'État d'immatriculation en la matière ne sera pas résolu tant que l'amendement à la Convention (article 83 *bis*) n'entrera pas en vigueur,

1. *Félicite* le Conseil des mesures qu'il a prises jusqu'à présent en vue de faciliter la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs, d'une part en adoptant divers amendements aux Annexes à la Convention de Chicago et, d'autre part, en faisant procéder par un groupe de travail, puis par un sous-comité spécial du Comité juridique, à l'étude d'un texte approprié ;

2. *Déclare* que la question de la location, de l'affrètement et de la banalisation d'aéronefs continue de poser de graves problèmes qui doivent être résolus ;

3. *Demande instamment* que dans les cas où l'exécution d'arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage, en serait facilitée, l'État d'immatriculation desdits aéronefs délègue à l'État de l'exploitant, dans la mesure jugée nécessaire, les fonctions qui lui incombent en vertu des dispositions de l'Annexe 6 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

4. *Demande instamment* qu'en pareil cas l'État de l'exploitant apporte à sa réglementation nationale, si cela est nécessaire, les modifications qui s'imposent pour lui permettre d'accepter une telle délégation de fonctions et de contraindre l'exploitant à remplir les obligations qu'impose l'Annexe 6 ;
5. *Invite* tous les États contractants dont le droit s'opposerait à la location, à l'affrètement ou à la banalisation des aéronefs à en réviser en temps utile les dispositions, en vue de lever ces obstacles et d'étendre leur compétence afin de mieux être en mesure d'assumer les nouvelles fonctions et obligations qui pourraient leur être attribuées en qualité d'État de l'exploitant ;
6. *Déclare* que la présente résolution remplace les résolutions A18-16, A21-22 et A22-28.

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

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

LICENCES DU PERSONNEL ET FORMATION

A40-24 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI

A21-24 : Le trait drépanocytaire et l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que le respect scrupuleux des aspects médicaux de l'aviation civile dans la mesure où ils affectent les membres d'équipage, les passagers et les tiers à la surface et en vol, constitue une partie intégrante des responsabilités générales des États contractants et de l'OACI en matière de sécurité aérienne,

Considérant que des centaines de milliers de porteurs du gène drépanocytaire ont volé et continuent chaque année de voler dans des aéronefs pressurisés ou non pressurisés aux diverses altitudes d'exploitation normales et par tous les temps,

Considérant que certaines compagnies aériennes internationales ont déjà modifié leur attitude à cet égard et emploient maintenant des porteurs du trait drépanocytaire parmi leur personnel commercial de bord,

Décide :

1. que les États contractants devraient être instamment priés de mettre en œuvre, s'ils ne l'ont déjà fait, des moyens aux fins ci-après :
 - a) conseiller l'administration de l'aviation civile internationale sur toutes les questions de médecine aéronautique relative à la délivrance des licences ;
 - b) enquêter sur les problèmes éventuels de santé en rapport avec le vol ;
 - c) fournir des experts médicaux pour enquêter sur des incidents survenus pendant le vol ou en rapport avec le vol ;
 - d) effectuer des recherches sur les aspects médicaux de la sécurité aérienne ;
 - e) donner des conseils sur les problèmes nationaux ou internationaux d'ordre médical qui ont une incidence sur l'aviation ;
2. qu'une liaison étroite sur ces questions devrait être maintenue entre les États ainsi qu'avec le Secrétariat de l'OACI ;
3. que le dépistage des traits ou états quelconques des individus devrait être fondé exclusivement sur des considérations médicales ;
4. que les États contractants devraient être informés que la simple présence du trait drépanocytaire chez un candidat ne devrait pas, à elle seule, être invoquée pour éliminer ce candidat à un poste de membre du personnel navigant dans l'aviation civile, s'il n'y a pas d'indices médicaux positifs prouvant l'inaptitude.

A29-16 : Rôle de l'OACI dans la prévention de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail

L'Assemblée,

Considérant que sa résolution A27-12 priait instamment le Conseil d'élaborer avec un haut degré de priorité des mesures concrètes pour prévenir et éliminer l'abus de substances toxiques par des membres d'équipage, contrôleurs de la circulation aérienne, mécaniciens et autres employés de l'aviation civile internationale et lui demandait en outre de proposer, après un complément d'étude, des mesures concrètes concernant les problèmes liés aux drogues dans l'aviation civile internationale,

Considérant que l'abus de substances toxiques par les employés de l'aviation civile peut gravement compromettre la sécurité de l'aviation,

Considérant que l'OACI a amorcé des gestes concrets en vue de mettre au point des mesures pour que les lieux de travail de l'aviation civile soient exempts d'abus de substances toxiques en accélérant l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires axés sur les programmes éducatifs liés à la prévention de l'abus desdites substances,

Considérant que la Commission de navigation aérienne a demandé au Secrétariat d'accélérer l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires,

Considérant qu'il appartient à la collectivité de l'aviation civile internationale de faire en sorte que le personnel de l'aviation civile soit conscient des dangers que présente l'abus de substances toxiques,

1. *Appuie* fermement l'élimination permanente de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail de l'aviation civile et encourage l'ensemble de la collectivité de l'aviation civile internationale à consentir des efforts de coopération pour instruire le personnel des dangers de l'abus de ces substances et, lorsque cela est jugé nécessaire, pour prendre des mesures permettant de détecter et de décourager cet usage, ainsi que de garantir par de tels efforts que l'abus desdites substances ne sera jamais répandu ni toléré au sein de l'aviation civile internationale ;
2. *Prie instamment* le Conseil, conformément à la résolution A27-12, d'accorder un haut degré de priorité, dans le cadre du Programme des travaux techniques, à l'accélération des travaux de rédaction et de publication d'éléments indicatifs comportant des mesures qui pourraient être mises en application par les États contractants et de tenir ou organiser les colloques ou les séminaires jugés nécessaires pour aider les États contractants à tenir les lieux de travail de l'aviation civile à l'écart de la menace de l'abus de substances toxiques et pour les instruire à ce sujet ;
3. *Demande* au Conseil de poursuivre l'effort qu'il a entrepris pour s'informer :
 - a) de l'existence et de la croissance de la menace que l'abus de substances toxiques pose pour la sécurité de l'aviation civile internationale ;
 - b) des efforts déployés par les États contractants pour appliquer des mesures de prévention ;
4. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en application de la présente résolution.

A33-12 : Harmonisation des programmes de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool

L'Assemblée,

Considérant que depuis plus de 50 ans l'OACI s'acquitte de ses fonctions avec efficacité et efficience conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que les objectifs fondamentaux de l'Organisation exprimés à l'article 44 de la Convention de Chicago et les fonctions du Conseil exprimées aux articles 54 et 55 restent d'une importance capitale,

Considérant qu'il faut remercier le Conseil et le Secrétaire général des progrès réalisés en matière d'élimination de l'abus d'alcool et de drogues par le personnel aéronautique critique pour la sécurité,

Considérant qu'il reste nécessaire d'arriver à une politique cohérente relative à la mise en œuvre par les autorités nationales de règlements pour la prévention et la répression de l'abus d'alcool et de drogues par le personnel critique pour la sécurité en aviation,

Considérant que l'Organisation se voit confrontée à de nouveaux défis en évolution rapide dans les domaines technologique, économique, social et juridique,

Considérant que la réponse à ces défis influe sur la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant qu'il est nécessaire que l'OACI réponde efficacement à ces défis,

1. *Charge* le Conseil de revoir les orientations existantes en vue d'y apporter des améliorations visant à aider les États à élaborer des programmes de prévention et de dépistage cohérents ;

2. *Charge* le Conseil d'étudier ces questions et d'élaborer les dispositions OACI nécessaires pour assurer la cohérence des programmes de dépistage et de répression de la consommation abusive d'alcool et de drogues des États contractants pour le personnel dont les activités sont critiques pour la sécurité ;
3. *Encourage* les États contractants à promouvoir la cohérence de leurs programmes de prévention et de dépistage.

A38-8 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques

L'Assemblée,

Considérant que, pour empêcher des accidents, l'OACI a introduit des dispositions linguistiques visant à garantir que le personnel de la circulation aérienne et les pilotes sont aptes à assurer et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais, y compris des spécifications en vertu desquelles l'anglais sera disponible, sur demande, à toutes les stations au sol qui assurent des services à des aéroports et sur des routes désignés utilisés par des services aériens internationaux,

Reconnaissant que les dispositions linguistiques renforcent l'exigence d'utiliser les expressions conventionnelles de l'OACI dans toutes les situations auxquelles elles s'appliquent,

Reconnaissant que les États membres ont fait des efforts substantiels pour se conformer aux spécifications relatives aux compétences linguistiques,

Reconnaissant que certains États membres éprouvent des difficultés considérables à mettre en œuvre les spécifications relatives aux compétences linguistiques, y compris en ce qui concerne la mise en place de moyens de formation et de contrôle linguistiques,

Considérant qu'en application de l'article 38 de la Convention, tout État membre qui estime ne pas pouvoir se conformer en tous points à une norme ou procédure internationale a l'obligation d'en notifier immédiatement l'OACI,

Considérant qu'en application de l'alinéa b) de l'article 39 de la Convention, tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions,

Considérant qu'en application de l'article 40 de la Convention, aucun membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre,

1. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées ;
2. *Charge* le Conseil de continuer d'appuyer les États membres dans leur mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques ;
3. *Encourage* les États membres à faire appel au service d'approbation des épreuves d'anglais aéronautique (AELTS) de l'OACI pour vérifier les outils de test linguistique ;
4. *Invite instamment* les États membres à utiliser l'aide de formation de l'OACI Spécifications de compétences linguistiques — Échantillons de parole notés ;

5. *Prie instamment* les États membres de s'aider mutuellement dans la mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques ;
6. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A37-10.

A39-13 : Remplacement des halons

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États et leur industrie aéronautique d'accélérer la mise au point et l'introduction de produits de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret des aéronefs ;
2. *Prie instamment* les États de déterminer les réserves et la qualité des halons qu'ils détiennent et d'en assurer le suivi ;
3. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement, par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du Groupe de l'évaluation technique et économique, sur la question des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;

4. *Encourage* les États à collaborer avec le consortium des industries pour les applications moteurs/GAP et au Groupe de travail sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ;
5. *Encourage* les États à appuyer les mesures visant à réduire au minimum les émissions de halons non nécessaires qui se produisent en l'absence de tout incendie compromettant la sécurité et à assurer une meilleure gestion et une meilleure préservation des réserves de halons existantes ;
6. *Charge* le Conseil d'exiger le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret utilisés dans les aéronefs pour lesquels une demande de certification de type sera présentée après une date déterminée à l'horizon de 2024 ;
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A38-9.

A39-29 : Prochaine génération des professionnels de l'aviation

L'Assemblée,

Reconnaissant que l'aviation est une industrie en expansion qui joue un rôle crucial dans la promotion de la connectivité mondiale tout en contribuant au développement et à la croissance économiques partout dans le monde,

Reconnaissant que, pour répondre aux besoins grandissants de l'aviation et assurer le fonctionnement sûr et efficace du système de transport aérien, il faut des professionnels qualifiés et compétents, ainsi qu'une main-d'œuvre aéronautique diversifiée,

Considérant que, pour satisfaire les besoins actuels et futurs en ressources humaines, il est important que les États et l'industrie suscitent l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation,

Notant que les partenariats entre les gouvernements, les organisations régionales, l'industrie et les établissements de formation sont importants pour attirer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation, tout en tenant compte de l'égalité des sexes,

1. *Invite instamment* les États membres à travailler avec la communauté aéronautique afin de déterminer les besoins à long terme en ressources humaines et d'établir des stratégies pour attirer et former des professionnels de l'aviation, et les retenir dans le secteur, en tenant compte de l'égalité des sexes ;
2. *Encourage* les autorités de l'aviation civile à communiquer et à coopérer avec les organismes gouvernementaux et syndicaux chargés de la formation, le réseau du programme TRAINAIR PLUS (TPP) et l'industrie aéronautique en vue de l'élaboration de stratégies visant à promouvoir l'aviation et à former des professionnels de l'aviation compétents, et à les retenir dans les États ;
3. *Encourage* les États membres à faciliter, au moyen d'orientations et de pratiques d'évaluation convenues à l'échelle internationale pour la reconnaissance mutuelle des compétences et des licences, les procédures administratives pour permettre la libre circulation des professionnels d'un pays à l'autre ;
4. *Charge* le Conseil de veiller à ce que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file, en facilitant la communication et la collaboration avec les États et l'industrie pour appuyer non seulement l'élaboration de prévisions, de stratégies, d'outils de planification et de lignes directrices mais aussi la mise en commun des meilleures pratiques afin de susciter et de cultiver l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation ;

5. *Encourage* les États membres à promouvoir les meilleures pratiques qui sont axées sur les besoins et les valeurs de la prochaine génération de professionnels de l'aviation afin de favoriser la productivité, la performance, le recrutement, la rétention et la sécurité des employés ;

6. *Encourage* les États membres, les organisations internationales et régionales, le monde universitaire et l'industrie à soutenir le programme NGAP, en tant qu'un des éléments intégrés du renforcement des capacités, en fournissant des experts techniques, des orientations et des ressources (humaines et financières, et données) pour contribuer à atteindre les objectifs du programme.

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 ;

Règle pratique

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.

A38-10 : Reconnaissance de l'approbation des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD)
--

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a publié le Doc 9625, *Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol, Volume I — Avions* (3^e édition) et *Volume II — Hélicoptères* (1^{re} édition) pour donner aux autorités d'autres États le moyen d'accepter, sans évaluation répétitive, la qualification accordée par l'État qui réalise les évaluations initiale et récurrentes d'un simulateur de vol (FSTD),

Reconnaissant que malgré l'existence d'un mécanisme d'harmonisation accepté à l'échelle internationale et contenu dans le Doc 9625, l'absence de reconnaissance des qualifications de FSTD favorise les évaluations multiples et entraîne des coûts élevés pour les États et l'industrie,

Reconnaissant la lenteur des progrès en vue de la mise en œuvre de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD conformes aux orientations du Doc 9625,

1. *Prie instamment* les États membres d'établir des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD selon les orientations du Doc 9625 ;
2. *Charge* le Conseil de maintenir son soutien aux États membres dans leurs efforts de mettre sur pied des systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD ;
3. *Prie instamment* les États membres de se porter assistance mutuelle en vue de l'établissement de systèmes de reconnaissance des approbations de FSTD.

A40-4, Appendice C : Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite

A40-4, Appendice D : Personnel aéronautique qualifié et compétent

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

A40-4, Appendice N : Coopération entre États membres dans les enquêtes sur les accidents d'aviation

A40-4, Appendice O : Performances humaines

A36-10 : Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile

A40-2 : Protection de certains éléments sur les accidents et incidents

UNITÉS DE MESURE

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

INSTALLATIONS, SERVICES ET PERSONNEL AU SOL

A40-4, Appendice G : Délimitation des espaces aériens ATS

A40-4, Appendice H : Fourniture des services de recherches et de sauvetage

A40-4, Appendice I : Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire

A40-4, Appendice J : Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

A40-4, Appendice K : Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

A38-8 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques

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 accessibles 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.

MESURES TECHNIQUES CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

A22-5 : Sabotage et destruction d'un aéronef civil cubain en service régulier dans les Caraïbes, entraînant la mort de 73 passagers et membres d'équipage

A40-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

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

PARTIE III. TRANSPORT AÉRIEN

POLITIQUE PERMANENTE DU TRANSPORT AÉRIEN

A41-27 : 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 que l'Organisation a établi des *Orientations sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation* à l'intention des États membres et du secteur pour qu'ils affrontent les répercussions économiques de la pandémie de COVID-19, allègent les pressions imminentes qui pèsent sur les finances et les liquidités du secteur et renforcent la résilience de ce dernier aux crises futures,

Considérant que la Déclaration ministérielle adoptée à la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) a confirmé l'importance du soutien, notamment économique et financier, fourni au secteur de l'aviation pour maintenir

l'exploitation et assurer la prestation des services essentiels tout en préservant une concurrence équitable et l'égalité des chances,

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 41^e 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 et 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 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 la sûreté de l'aviation* ;

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 continuer à promouvoir et à faire connaître la *Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19*, tandis que des efforts sont faits pour mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la Déclaration ;

10. *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 ;
11. *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 ;
12. *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 ;
13. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-9.

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 que les répercussions sans précédent de la pandémie de COVID-19 sur le secteur aérien, pour ce qui est de sa résilience, de sa durabilité et de sa relance, exigent de faire interagir différents domaines d'action et domaines techniques afin de trouver des solutions adaptées au secteur,

Considérant que la plupart des services aériens internationaux sont régis par des accords sur les services aériens bilatéraux ou multilatéraux entre États ou groupes régionaux d'États, que lesdits accords sont indispensables au transport aérien international, car ils créent un cadre prévisible dans lequel les transporteurs aériens peuvent exercer leurs activités et assurer la prestation de services aériens à l'avenir, et que, par conséquent, toutes les restrictions mises en place en cas de crise devraient être réduites au minimum et concorder avec les dispositions de ces accords,

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,

Considérant que, lors des débats du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, un large soutien a été exprimé en faveur de l'examen des aspects économiques et réglementaires de l'exploitation internationale des aéronefs non habités, compte tenu de l'essor que celle-ci connaît à l'échelle mondiale,

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. *Encourage* les États à faire en sorte que les règlements nationaux sur le transport aérien reflètent et complètent les priorités clés de l'OACI ;

8. *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 cybercommerce ;
9. *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 ;
10. *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 ;
11. *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 ;
12. *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 ;
13. *Demande* au Conseil de continuer à mieux faire comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation ainsi que les obstacles à l'ouverture des marchés, de façon que l'on puisse étudier plus avant l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun ;
14. *Demande* au Conseil de déterminer s'il y a lieu d'envisager l'élaboration d'un accord international spéciale afin de faciliter davantage la libéralisation des services de fret aérien, compte tenu du rôle critique de ces services pendant la pandémie de COVID-19 et de l'essor de la demande mondiale les concernant ;
15. *Demande* au Conseil d'évaluer en profondeur si des orientations relatives à la réglementation économique applicable à l'exploitation internationale des systèmes d'aéronef non habité s'imposent et s'il y a lieu de coordonner la collecte et le partage d'informations et de meilleures pratiques sur les questions de réglementation économique de ce type d'aéronefs entre les États membres ;
16. *Demande* au Conseil de promouvoir l'application et le respect des principes clés des *Orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation*, qu'il conviendrait de mettre à jour lorsque cela est jugé nécessaire ;
17. *Demande* au Conseil d'établir les interactions nécessaires entre les différents comités, groupes d'experts et organes de travail au sein de l'Organisation pour s'assurer de la prise en compte effective de leurs domaines d'action dans leurs travaux respectifs ;
18. *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 les expériences 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) ;

19. *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 ;

20. *Demande* au Conseil d'élaborer des directives afin que les États disposent de la souplesse nécessaire pour répondre provisoirement aux crises internationales tout en garantissant l'intégrité des accords sur les services aériens, facilitant ainsi le maintien du trafic en cas de crise, puis le retour « à la normale » ensuite, compte tenu, en particulier, des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, qui a infligé un choc sans précédent au système aérien international ;

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

Section II. Propriété et contrôle des transporteurs aériens

L'Assemblée,

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

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

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

Considérant que la réalisation d'objectifs de développement 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'un des principes clés recommandés par l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) en vue de redémarrer et de relancer le secteur de l'aviation mondiale dans de bonnes conditions de sécurité, de sûreté et de durabilité, dans le sillage désastreux de la pandémie de COVID-19, consistait pour les États et les institutions financières à envisager la nécessité de fournir un appui direct et/ou indirect à l'aviation par différents moyens proportionnés et transparents,

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. *Note* 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 aéronautiques aux négociations ;
 - b) de veiller à ce que les représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;
 - c) de tenir compte des droits et des obligations vis-à-vis des États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'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 A41-20, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (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,

Considérant que l'Organisation publie et tient à jour un supplément au Doc 8632, qui regroupe les réponses apportées par les États membres sur le stade qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des résolutions récapitulatives sur l'imposition,

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. *Prie instamment* les États membres de communiquer au besoin des informations à l'OACI sur le stade qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des résolutions récapitulatives sur l'imposition afin de mettre à jour le supplément au Doc 8632 ;
4. *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 ainsi que le supplément au Doc 8632, 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 recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion et des mesures fondées sur le marché est traitée séparément dans la résolution A41-20 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 A41-21 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,

Considérant que le trafic aérien a connu une baisse considérable du fait de la pandémie de COVID-19, entraînant une diminution des recettes provenant des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et des risques pour la stabilité financière des fournisseurs de services,

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 les politiques de l'OACI formulées 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. *Prie instamment* les États membres de trouver un bon équilibre entre les fournisseurs de services et les usagers lorsqu'ils appliquent des mesures économiques et financières en période de crise, notamment la révision des redevances, en s'appuyant sur un processus de consultation efficace et en veillant à ce que les difficultés soient raisonnablement réparties entre toutes les parties ;
9. *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, et à renforcer la capacité d'ajustement des politiques en cas de crise future ;

10. *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 ;

11. *Demande* au Conseil de se pencher sur les questions relatives à la pertinence d'un système mondial de recouvrement des coûts afférents à la fourniture de services de renseignements sur la météorologie de l'espace à l'aviation civile internationale, notamment de l'élaboration d'un mécanisme de recouvrement des coûts conforme aux principes de l'établissement des redevances de l'OACI ;

12. *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,

Mesurant la nécessité d'investir considérablement à long terme dans le développement et la modernisation d'une infrastructure aéronautique de qualité, correspondant au niveau de croissance prévu du trafic, en tenant compte des besoins futurs des nouveaux acteurs et des objectifs de développement durables pertinents,

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,

Considérant qu'on ne saurait trop insister sur la nécessité de remédier aux difficultés financières que fait peser la pandémie de COVID-19 sur les aéroports et les fournisseurs de service de navigation aérienne, et aux répercussions à moyen et long termes sur le financement du développement de l'infrastructure aéronautique,

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. *Encourage* les États membres à s'interroger sur la pertinence de fournir un soutien financier et réglementaire aux aéroports et aux prestataires de services de navigation aérienne pour faire face aux difficultés économiques sans précédent dues à la pandémie de COVID-19. Ce soutien devrait être fourni dans le respect du principe de concurrence loyale et équitable ;
7. *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 ;
8. *Demande* au Conseil de continuer à évaluer les nouveaux besoins de financement découlant de l'évolution technologique du secteur, notamment les investissements dans l'infrastructure nécessaire à l'exploitation des systèmes d'aéronef non habité ;
9. *Demande* au Conseil de tenir à jour les *Orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation* et de promouvoir leur utilisation à l'appui de la relance des aéroports et des services de navigation aérienne à la suite de la pandémie de COVID-19 ;
10. *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,

Sachant que l'analytique de données sur l'aviation est en train de se transformer rapidement, avec une quantité croissante de données et des innovations en la matière propices à une analyse poussée desdites données,

Consciente de la collaboration déjà établie avec les États membres en ce qui concerne l'analytique des mégadonnées pour réaliser des analyses des impacts opérationnels et économiques actualisées en permanence au moyen d'outils de veille économique,

Mesurant les difficultés opérationnelles et financières considérables que la pandémie de COVID-19 a créées et la nécessité de disposer en temps voulu de données exactes et complètes pour guider les États dans leurs processus d'élaboration des politiques et de prise de décisions pendant la relance, et d'accroître la résilience,

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 tableaux de bord des mégadonnées qui sont mis à jour en permanence à l'appui de leur processus décisionnel fondé sur les données, de leurs stratégies de relance dans le contexte de la COVID-19 et de leurs besoins en matière de planification et de mise en œuvre ;
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 l'Organisation des Nations Unies (ONU), ses institutions 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 environnementale,

Mesurant la nécessité de mettre à jour plus fréquemment les prévisions pour faciliter la relance dans le contexte de la pandémie de COVID-19, ainsi que les besoins futurs des États en matière de planification et de mise en œuvre,

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 et de les mettre à jour plus fréquemment 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,

Sachant qu'il est nécessaire de mesurer la contribution économique de l'aviation aux économies nationales à l'aide du cadre méthodologique élaboré conformément à la norme internationalement acceptée du *Système de comptabilité nationale 2008*,

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,

Considérant qu'il existe parmi les États membres un besoin croissant de mesurer leur capacité à créer de la valeur par l'intermédiaire du secteur de l'aviation civile, et à l'entretenir, et qu'il est donc nécessaire d'élaborer des méthodologies pour définir un indice mondial de compétitivité de l'aviation,

1. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux en vue de mettre la dernière main au document relatif au cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) élaboré conformément au *Système de comptabilité nationale 2008* ;
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 influencer sur leur niveau, ainsi que l'influence que des changements dans les coûts peuvent exercer sur les tarifs de transport aérien ;
3. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodologies et des procédures pour mesurer les incidences indirectes et secondaires de l'activité aéronautique sur l'économie nationale, ainsi que des orientations sur la préparation des 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 ;
5. *Demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie normalisée en vue d'établir un indice mondial de compétitivité de l'aviation afin que les États maximisent la production du marché, l'efficacité économique et la productivité.

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 ;
3. *Demande* au Conseil de surveiller et d'analyser les contraintes logistiques internationales du cybercommerce, en collaboration avec l'UPU.

A41-17 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée 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/membres d'équipage et de leurs bagages, du fret et de la poste, ainsi que 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,

Reconnaissant que les restrictions et mesures de santé publique imposées par la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur de l'aviation, répercussions qui doivent être prises en compte par l'OACI et les États membres lors de la prise de décisions relatives à la facilitation du transport aérien,

Réaffirmant les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 et, entre autres, la nécessité d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, de garantir la résilience à long terme de l'aviation internationale et d'intégrer les enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes,

Rappelant les conclusions et recommandations du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), tenue en octobre 2021,

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 de l'ONU soulignent que les travaux de l'OACI sur la gestion du contrôle aux frontières et la sûreté 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 41^e 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 A40-16, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*.

APPENDICE A

Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

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

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

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) 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 les DVLM permettent également 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 DVLM et autres outils d'information sur les passagers peuvent également être utilisés à des fins de sûreté, en renforçant les processus de gestion des contrôles aux frontières et en améliorant l'intégrité des documents, 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 l'Assemblée de l'OACI, à sa 38^e session, en 2013, a décidé que les États membres devraient être encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui avait été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de notification 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),

Reconnaissant l'importance de la facilitation et la nécessité de disposer de ressources humaines et financières suffisantes pour appuyer les activités du programme de facilitation et aider les États membres à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées à l'Annexe 9 — *Facilitation*,

Rappelant le communiqué publié à l'issue de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal les 29 et 30 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. *Demande* aux États membres de mettre en place, dans la mesure du possible, des mesures harmonisées, collaboratives et faisant consensus aux échelons mondial et régional qui tiennent compte des différentes circonstances et politiques nationales, ne créent pas de fardeaux économiques indus et ne compromettent pas la sécurité et la facilitation de l'aviation civile, afin de faciliter la relance et le développement durable des voyages internationaux de passagers,
3. *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 ;
4. *Demande* au Secrétaire général 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 ;
5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation* soit d'actualité et réponde aux besoins contemporains des États membres, à leurs obligations découlant des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU en ce qui concerne la gestion du contrôle aux frontières et la sécurité des documents de voyage et du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), à l'attitude à adopter et aux interventions en cas d'urgences de santé publique, en plus de leurs besoins relatifs à l'administration du fret et des passagers et aux avancées technologiques liées à cette administration ;
6. *Demande* au Secrétaire général de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;
7. *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 de l'aviation* soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
8. *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 ;
9. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que tous les services ou 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 ;
10. *Prie instamment* le Conseil de veiller à ce que le programme de facilitation soit traité comme une question de la plus haute priorité et se voient accorder les ressources appropriées par l'OACI et ses États membres ;

11. *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 ;

12. *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 et garantir la disponibilité d'effectifs suffisants, dans les meilleurs délais.

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 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 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 de l'ONU ont adopté par la résolution 70/1 du 25 septembre 2015 le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de développement durable 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 de l'ONU, par ses résolutions 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) et 2482 (2019), a enjoint 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 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 l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) 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 obligatoire conformément à une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation*,

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 valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les États membres de l'ONU 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 titres de voyage délivrés conformément à la Convention 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 faciliter l'authentification des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), y compris les 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 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, que le postulant est lié à l'identité et est unique pour le système, par l'établissement de la fiabilité de son « empreinte sociale », et la vérification des dossiers d'agence ou l'association d'un 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 documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), en particulier par l'authentification de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir et mettre 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 qui ont décidé de délivrer des DVLM-e de respecter les spécifications du Doc 9303 ;
10. *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 ;
11. *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 ;
12. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficaces et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;

13. *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 ;
14. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs processus de gestion des contrôles aux frontières, comme l'a demandé le Conseil de sécurité de l'ONU dans ses résolutions pertinentes, en mettant en œuvre les normes connexes de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
15. *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 RCP de l'OACI lorsqu'ils authentifient les DVLM-e ;
16. *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 ;
17. *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 ;
18. *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 ;
19. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI, de télécharger dans le répertoire les informations relatives à leur pays et d'utiliser les informations mises à disposition par tous les États pour authentifier les DVLM-e aux points de contrôle ;
20. *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) ;
21. *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 SLTD ;
22. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficaces et efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation ;
23. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention de la traite de personnes ;
24. *Demande* au Secrétaire général de continuer à élaborer des éléments indicatifs pertinents sur la lutte 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 et secteurs d'activité intéressés par les questions de facilitation, est 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, ainsi que des demandes croissantes de la part des autorités de contrôle frontalier pour ce qui concerne 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 offre un cadre pour la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment la norme 8.47 qui impose aux États membres l'établissement de lois, règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et la pratique recommandée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports d'élaborer des plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

Considérant que la coopération sur les questions de trafic des espèces sauvages entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre le trafic des espèces sauvages,

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 et d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;

3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir l'élaboration d'un programme national de facilitation du transport aérien et la création de comités nationaux de facilitation du transport aérien ou d'autres moyens appropriés :

- a) pour assurer une mise en œuvre efficace en temps voulu des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;
- b) 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 ;

- 3) de promouvoir une culture de la facilitation ;
 - 4) d'assurer la coordination entre tous les organismes et ministères compétents, notamment les autorités de santé publique et les parties prenantes dans le cadre de la mise en place de comités nationaux de facilitation du transport aérien ;
- c) pour prendre l'initiative des mesures d'application nécessaires ;
- d) 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'aéroports de continuer de coopérer intensivement en vue de :
- a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;
 - b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;
7. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les marchandises aux aéroports internationaux ;
8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment en faisant en sorte que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans adaptés visant à porter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles, sachant que les plans des exploitants d'aéroports peuvent faire partie intégrante des plans d'urgence d'aérodrome exigés à l'Annexe 14 ;
9. *Prie instamment* les États et les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale ;
10. *Demande* aux États membres d'envisager de désigner une autorité ou un mécanisme de coordination compétent pour la facilitation et de veiller à ce que des mécanismes de financement durables, dotés d'effectifs correspondants, soient disponibles pour appuyer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la facilitation et des activités connexes ;
11. *Demande* aux États membres de ratifier et mettre en œuvre le Protocole de Montréal de 2014 et de prendre en considération les recommandations du *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) de l'OACI ;
12. *Demande* aux États membres de garantir la fourniture d'assistance aux personnes handicapées voyageant par avion et en particulier de prendre des dispositions pour réduire les obstacles qui limitent la capacité des personnes âgées

et des personnes handicapées en période d'application de procédures extraordinaires, comme lors d'urgences de santé publique ;

13. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les installations aéroportuaires soient adaptées aux besoins des personnes handicapées, que des mécanismes de levage et des dispositifs appropriés soient largement disponibles, que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées soient situés aussi près que possible des entrées et sorties principales des aéroports et que des emplacements de stationnement automobile adéquats et accessibles soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité, y compris pendant une urgence de santé publique ;

14. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que des services aéroportuaires répondant aux besoins des personnes handicapées soient disponibles, notamment pour la fourniture d'informations aux malentendants et aux malvoyants sur les services à bord ;

15. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux et régionaux 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 de l'ONU ;

16. *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 de l'ONU, comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ;

17. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention du trafic des espèces sauvages.

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 devaient, 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 renforceraient 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 aussi aux États membres, à l'ONU 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),

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'OACI, 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 organisations internationales et 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. *Demande* aux États membres de mettre en place un système de guichet unique pour les données passagers qui permet aux parties concernées par le transport aérien de passagers de communiquer des informations normalisées sur les passagers [c'est-à-dire des RPCV, des systèmes RPCV interactifs (RPCVi) et/ou PNR] par un point d'entrée commun afin de satisfaire à toutes les obligations relatives à l'entrée et/ou la sortie des passagers qui peuvent être imposées par divers organismes publics ;
4. *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 ;
5. *Demande* aux États membres d'envisager la mise en place de systèmes RPCV interactifs et de proposer aux exploitants d'aéronefs des solutions intégrées de vérification préalable au voyage des exigences en matière d'immigration, de sécurité et de santé publique ;
6. *Exhorte* les États membres à appuyer le travail mené par l'OACI pour élaborer des éléments indicatifs appropriés et mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 relatives aux données PNR ;
7. *Prie instamment* les 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.

A41-15 : Accessibilité en aviation civile internationale

L'Assemblée,

Considérant que les personnes handicapées et à mobilité réduite représentent une proportion importante et croissante de la population mondiale,

Considérant que la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif a pour objet de promouvoir, de protéger et d'assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits humains et des libertés fondamentales par toutes les personnes handicapées, y compris le droit de circuler librement et le droit de choisir,

Rappelant la Stratégie des Nations Unies pour l'inclusion du handicap qui offre une base pour favoriser l'accomplissement de progrès durables et de transformations dans la prise en compte de la question du handicap dans toutes les composantes de l'action des Nations Unies,

Rappelant que la résolution A/RES/76/154 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2021 a reconnu l'importance que revêt pour les personnes handicapées l'accessibilité à tous les aspects de la vie et de la nécessité de mettre en évidence et d'éliminer les préjugés, la discrimination et les obstacles qui limitent leur accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et aux communications,

Notant avec préoccupation que, malgré ces instruments et ces initiatives, les personnes handicapées et à mobilité réduite continuent à rencontrer des obstacles à leur participation sur un pied d'égalité à la vie sociale, y compris la liberté de circuler,

Reconnaissant que la communauté aéronautique doit prendre en compte la demande d'un nombre croissant de personnes souffrant de handicaps visibles et invisibles, ainsi que les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées,

Constatant l'importance pour le gouvernement et l'industrie de travailler de concert pour répondre aux besoins de voyage des personnes handicapées et à mobilité réduite, tout en accordant, en toutes circonstances, la priorité à la sécurité,

Affirmant que la diversité et l'inclusion sociale sont des concepts essentiels pour la croissance durable de l'aviation civile internationale,

Reconnaissant le caractère crucial des services de transport aérien et la nécessité d'assurer l'accès égal de tous les passagers à ces services,

Reconnaissant en outre que la numérisation et l'innovation créent de nouvelles possibilités ainsi que de nouvelles difficultés pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, et les personnes âgées,

Soulignant de nouveau les normes et pratiques recommandées pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, ainsi que les procédures et les principes contenus dans le Doc 9984 — *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*,

1. *Décide* que la dignité et la non-discrimination sont des droits universels de tous les êtres humains, y compris les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite voyageant par avion ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI exerce son leadership permanent en ce qui concerne la durabilité, y compris les impératifs en matière de durabilité sociale que sont l'inclusion et l'accessibilité ;

- b) d'élaborer, en coopération avec toutes les parties prenantes, une stratégie et un programme de travail efficaces sur l'accessibilité pour les passagers handicapés et à mobilité réduite afin de tendre vers un système de transport aérien inclusif ;
 - c) d'assurer que les SARP de l'Annexe 9 — Facilitation, reconnaissent le caractère crucial de l'accessibilité des services pour les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
3. *Prie instamment* les États membres d'accorder la priorité à l'inclusion et à l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
4. *Encourage* tous les États membres à s'efforcer d'uniformiser autant que possible leurs règlements, normes et procédures d'accessibilité au transport aérien et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
5. *Encourage* les États membres à veiller à ce que le secteur du transport aérien coordonne son approche avec l'industrie et la société civile afin de fournir des services de bout en bout aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
6. *Encourage* les États membres à soutenir les activités de l'OACI avec des ressources à la fois financières et en nature, pour garantir la mise en œuvre réussie des mesures convenues en vue de soutenir le transport aérien des personnes handicapées et à mobilité réduite.

A41-16 : 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 arrêter ce crime,

Considérant que la pratique recommandée 8.49 figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation* 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 8.50 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,

Considérant que le Doc 10171 mis au point par le Groupe d'experts de la facilitation (FALP), *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector* [Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur aéronautique], adopté par le FALP en juillet 2021 et par le Comité du transport aérien (ATC) en septembre de la même année, renforce les politiques et les cadres de procédure nationaux en matière de lutte contre la traite et fournit aux États, aux autorités et organisations de l'aviation civile, aux exploitants d'aéronefs et aux aéroports des orientations et recommandations destinées à éclairer l'élaboration de stratégies globales de lutte contre la traite, dans le droit fil de la résolution A41-17 de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*,

Considérant que l'adoption d'une stratégie globale intégrant la législation, la volonté politique, les politiques, les protocoles de notification et les mécanismes d'intervention, les partenariats, la formation, la sensibilisation du public, la collecte de données, l'échange d'informations, y compris des recommandations et des perspectives éclairées par l'expérience des rescapés de la traite, et l'aide aux victimes et aux rescapés peut aider les autorités et organisations d'aviation civile, les exploitants d'aéronefs et les aéroports à mettre un terme à ce crime,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les pratiques recommandées 8.49 et 8.50 figurant dans l'Amendement n° 29 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 ;
4. *Demande* aux États membres de prêter l'attention voulue au Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector* [Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur aéronautique], lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9.

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

A29-14 : Vols humanitaires

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

A27-12 : Rôle de l'OACI dans la répression de l'abus et du trafic illicite des drogues par la voie aérienne

PARTIE IV. FINANCEMENT COLLECTIF

A1-65 : Politique relative à l'aide collective

Il est décidé :

1. Que l'aide financière et technique par l'intermédiaire de l'OACI destinée à améliorer les installations et les services de navigation aérienne et à les rendre bien adaptés à l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des lignes aériennes internationales, devrait être fournie dans le cadre du chapitre XV de la Convention et en conformité des principes de base et des règles générales exprimés dans l'Annexe 1 de la présente résolution :

Annexe 1 à la résolution A1-65

Établissement de la politique générale de l'OACI en ce qui concerne l'aide collective à fournir pour les services de navigation aérienne, conformément au chapitre XV de la Convention

1. But de l'aide financière et technique

L'aide technique et financière accordée par l'OACI, conformément au chapitre XV de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, doit servir à créer et mettre en œuvre des installations et services de navigation aérienne bien adaptés à l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux, dans les régions de souveraineté indéterminée, en haute mer, et sur le territoire des États qui n'ont pu établir les installations nécessaires.

Les installations et services de navigation aérienne qui peuvent faire l'objet d'une telle intervention comprennent notamment :

- 1) Les aéroports et les installations au sol servant à la navigation aérienne.
- 2) Les services de contrôle du trafic aérien.
- 3) La protection météorologique.
- 4) Les services de recherches et de sauvetage.
- 5) Les installations de télécommunication et d'aide radioélectrique à la navigation aérienne.

Le système d'aide technique et financière par l'intermédiaire de l'OACI n'exclut nullement la possibilité pour les États contractants d'assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'installations et services de navigation aérienne sur une base collective, sans avoir recours à l'OACI.

2. Définitions

Dans ce qui suit, on emploiera la terminologie définie ci-dessous :

Un État *demandeur* est un État qui fait une demande d'aide financière et technique soit de sa propre initiative soit à la suite d'une initiative du Conseil prise en vertu de l'article 69 de la Convention.

Un État *assisté* est un État qui reçoit une aide technique et financière par l'intermédiaire de l'OACI.

Un État *intéressé* est un État qui en réponse à une demande de l'OACI s'est déclaré disposé à envisager la possibilité de participer à un programme d'aide collective relatif à une installation ou un service de navigation aérienne.

L'État *participant* est l'État qui a consenti à contribuer à un programme d'aide collective.

3. Principes fondamentaux

L'aide financière et technique sera accordée conformément aux principes fondamentaux suivants :

3.1 L'adhésion purement volontaire des États contractants à tout projet d'aide financière et technique mis en œuvre par l'OACI est une règle fondamentale en la matière.

3.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale est, par le truchement du Conseil, l'organisme international auquel il appartient de déterminer si les installations et services actuels de navigation aérienne sont bien adaptés à l'exploitation des services aériens internationaux, quels sont les besoins nouveaux à cet égard, et de prendre, sans délai, des mesures en vue de répondre à ces besoins.

3.3 L'aide financière et technique accordée par l'OACI doit servir à créer et mettre en œuvre des installations et des services de navigation aérienne qui soient suffisants (et simplement suffisants) pour les besoins de la navigation aérienne, conformément aux standards établis et en tenant compte des pratiques recommandées en application de la Convention.

3.4 Aux termes de l'article 28 de la Convention, l'État contractant est responsable de l'établissement sur son propre territoire des installations et services de navigation aérienne. Tout État contractant devra utiliser jusqu'à l'extrême limite tous les moyens dont il dispose pour mettre sur pied les installations et les services de navigation aérienne nécessaires avant de faire appel à l'aide de l'OACI.

3.5 L'OACI prendra, si elle reçoit une demande à cet effet, des mesures en vue d'assurer une aide collective et d'organiser les installations et les services aériens nécessaires en haute mer, dans les régions de souveraineté indéterminée et exceptionnellement sur le territoire des États non contractants.

3.6 L'OACI devra s'assurer dans chaque cas que les circonstances justifient l'aide financière et technique de l'Organisation.

3.7 L'OACI ne mettra en œuvre le système d'aide financière et technique que si l'État assisté accepte de participer et de coopérer effectivement aux mesures qui permettent une création économique des installations et services.

3.8 L'OACI garantira aux États participants que leurs fonds seront utilisés sous son contrôle, afin que le but recherché soit atteint de la façon la plus économique.

3.9 Tout accord relatif à l'aide financière et technique de l'OACI devra, en principe, prévoir le paiement d'une taxe d'usage raisonnable à la charge de ceux qui utilisent les installations et services en cause. Celle-ci devra être établie

d'après des règles analogues à celles qui sont de pratique courante dans les États contractants. Si la gratuité d'utilisation des installations et services similaires est habituellement accordée aux usagers, une telle pratique peut être provisoirement adoptée avec l'assentiment des États intéressés et pour une période de temps à fixer dans l'accord.

3.10 L'OACI s'efforcera dans toute la mesure du possible d'aider l'État assisté à exercer les droits qui lui sont dévolus aux termes de l'article 75 de la Convention.

4. Règles générales

Les mesures prises par le Conseil en vertu du chapitre XV de la Convention s'inspireront des règles générales exprimées ci-après :

4.1. *Règles financières*

4.1.1 Dans chaque cas d'aide financière et technique, le Conseil examinera quelles sont les méthodes appropriées pour le financement des installations ou services de navigation aérienne nécessaires ; mais, en général, ce financement sera effectué sur une base collective par les États qui bénéficieront des installations ou services de navigation aérienne en cause.

4.1.2 La répartition des contributions en nature ou en espèces sera fixée par un accord entre les États participants, l'État assisté et l'OACI. Pour la détermination de ces contributions il y aura lieu de tenir compte des avantages obtenus.

4.1.3 Le terrain nécessaire à l'établissement ou au développement des installations ou services et qui sera fourni par l'État assisté aux termes de l'article 72 de la Convention, sera considéré comme constituant une part de sa contribution à l'organisation de ces installations ou services.

4.1.4 Tout accord en vue de fournir une aide collective doit prévoir la destination définitive du terrain, des bâtiments et de l'équipement prévus par cet accord, sans préjudice de l'application de l'article 75 de la Convention.

4.1.5 Tout accord d'assistance collective devra comporter une clause aux termes de laquelle les États participants devront rembourser à l'OACI tous les frais extraordinaires d'enquêtes, de négociations, de conférences et les autres dépenses relatives à la réalisation du projet.

4.1.6 Les frais d'exploitation et d'entretien d'une installation ou d'un service assurés grâce à l'OACI sur le territoire d'un État assisté devront, autant que possible, être supportés par cet État. Toutes les taxes d'usage mises en vigueur par l'État assisté seront perçues et utilisées conformément aux termes de l'accord en vertu duquel l'installation ou le service auront été organisés (voir paragraphe 3.9) ou, à défaut, conformément aux recommandations du Conseil.

4.1.7 L'État assisté ne pourra percevoir aucun droit de douane ni aucune autre taxe sur l'équipement ou le matériel nécessaires à la construction, à l'exploitation ou à l'entretien des installations ou services organisés grâce à l'OACI.

4.2. *Règles relatives à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des installations et services de navigation aérienne*

4.2.1 La construction, l'exploitation et l'entretien des installations ou services ne seront entrepris par des personnes employées directement par l'OACI que dans des cas exceptionnels et lorsque des considérations d'efficacité ou d'autres facteurs importants l'exigeront impérativement.

4.2.2 L'OACI tiendra à jour une liste d'experts techniques établie d'après les noms soumis à l'OACI par les États contractants, afin de pouvoir obtenir rapidement, lorsque la nécessité se présentera, les conseils ou l'assistance technique requise.

4.2.3 Les contrats relatifs à l'exécution des travaux, à l'exploitation ou à l'entretien d'une installation ou d'un service assurés au moyen de fonds fournis sur une base collective par des États participants et par l'intermédiaire de l'OACI seront établis de préférence au nom du gouvernement de l'État assisté ; mais si cela est jugé impossible, le Conseil de l'OACI passera par l'intermédiaire d'un organisme public ou privé qui, sous le contrôle de l'OACI, prendra toutes les mesures nécessaires, procédera aux études, à la négociation de contrats, et dirigera la construction, l'exploitation et les travaux d'entretien des installations ou services en cause. Ces intermédiaires peuvent être des gouvernements, organismes ou personnes compétentes agréées par les gouvernements des États participants et de l'État assisté. C'est seulement dans des cas exceptionnels que l'OACI passera le contrat en son propre nom.

4.2.4 En règle générale, les contrats seront passés après appel à la concurrence mais l'autorité chargée de passer un contrat sera libre de choisir le concurrent le plus qualifié pour exécuter le travail et ne sera pas tenue de traiter avec le moins-disant.

4.2.5 Lorsqu'un contrat doit être passé au nom du gouvernement d'un État assisté, les États participants peuvent exiger l'approbation préalable du Conseil.

4.2.6 Le personnel, les entrepreneurs, la main-d'œuvre et les matériaux de l'État assisté seront utilisés dans toute la mesure du possible, sous réserve de considérations d'efficacité et d'économie.

4.3. *Règles relatives à la formation du personnel*

4.3.1 L'OACI aidera, s'il y a lieu, un État demandeur à former son personnel destiné à assurer l'exploitation et l'entretien des installations ou services de navigation aérienne, soit par l'intermédiaire d'un organisme public ou privé, soit, dans des cas exceptionnels, en fournissant ses propres instructeurs. Le contrat relatif à la formation du personnel sera établi conformément aux dispositions générales des paragraphes 4.2.3 et 4.2.6.

4.3.2 L'aide en cause peut comprendre :

4.3.2.1 La formation de personnel considérée comme faisant partie intégrante d'un projet comportant la construction ou l'exploitation et l'entretien d'installations ou services financés par l'intermédiaire de l'OACI.

4.3.2.2 La désignation par l'intermédiaire de l'OACI d'instructeurs destinés à assurer la formation du personnel sur le territoire d'un État demandeur.

4.3.2.3 La formation du personnel en dehors même du territoire de l'État demandeur.

4.3.3 Toute assistance pour la formation du personnel, assurée conformément aux termes du chapitre XV de la Convention par le gouvernement d'un État ou par un organisme privé, sera fournie au nom de l'OACI et conformément aux standards prescrits par l'OACI.

4.4. *Règles générales de procédure*

4.4.1 Toute demande d'aide financière et technique devra, avant de pouvoir être examinée par le Conseil, être assortie d'une documentation justificative faisant ressortir en particulier les mesures prises par l'État demandeur en application des principes formulés au paragraphe 3.4 ci-dessus.

4.4.2 Lorsqu'un État demandeur déposera une demande d'aide, et que le Conseil aura décidé qu'effectivement l'aide de l'OACI est nécessaire, ou lorsque l'OACI interviendra de sa propre initiative conformément aux termes de l'article 69 de la Convention, le Conseil devra tout d'abord porter le cas à la connaissance des États susceptibles d'être intéressés, et les inviter à formuler leurs observations dans un délai déterminé. La consultation portera en particulier sur la question de savoir si oui ou non l'État est disposé à participer à un programme d'aide collective aux installations et aux services considérés.

4.4.3 Le Conseil, après enquête, et s'il y a lieu expertise portant sur les divers éléments de l'affaire, devra poursuivre ses consultations avec les États intéressés et convoquer, s'il y a lieu, une conférence de ces États afin d'arriver à une décision rapide sur les mesures à prendre.

4.4.4 L'OACI fera tout le nécessaire pour que tous les États intéressés, y compris le demandeur, soient tenus au courant de tout ce qui concerne l'instruction de l'affaire ; en particulier l'État demandeur devra être mis en mesure de participer à toute enquête sur son territoire qui serait faite au cours de l'instruction.

**A14-37 : Élargissement de la participation des États usagers
aux accords de financement collectif**

L'Assemblée,

Considérant que la politique de l'Organisation dans le domaine de l'aide collective reste en vigueur telle qu'elle est définie au chapitre XV de la Convention et dans la résolution A1-65,

Considérant que, conformément à cette politique, des accords ont été conclus pour le financement collectif de certains services de navigation aérienne dans diverses régions du monde,

Considérant que la plupart des États dits usagers dont les aéronefs survolent ces régions, et qui par conséquent tirent avantage desdits services, ont signé d'emblée lesdits accords ou y ont adhéré par la suite,

1. *Prend acte* avec satisfaction des efforts déployés par le Conseil et par son président pour obtenir l'adhésion aux accords de financement collectif de tous les États usagers, efforts qui ont abouti dans certains cas ;
2. *Prie instamment* les États usagers qui 1) ne contribuent pas encore aux charges résultant de l'application des accords de financement collectif, ou 2) n'y contribuent qu'en partie conformément à des arrangements conclus antérieurement avec le Conseil, d'envisager aussitôt que possible d'adhérer à ces accords ou, en tout cas, de contribuer intégralement aux charges qui en résultent ;
3. *Charge* le Conseil de poursuivre ses efforts en vue d'obtenir la plus large participation possible des États usagers aux accords de financement collectif.

**A16-10 : Aspects économiques, financiers et de financement
collectif de la mise en œuvre**

L'Assemblée,

Considérant que, dans ses résolutions A12-5 (3 et 4) et A15-5 (1 et 2), elle a défini certaines politiques de l'Organisation concernant les aspects économiques, financiers et de financement collectif de la mise en œuvre, ainsi que l'application correspondante du chapitre XV de la Convention,

Considérant que, par sa résolution A15-2, elle a chargé le Conseil d'étudier et de lui soumettre, lors de sa session suivante, un nouveau texte dans lequel seraient classées et intégrées les résolutions en vigueur, y compris celles de sa 15^e session,

Considérant que les politiques définies dans les résolutions mentionnées ci-dessus doivent être intégrées en une résolution unique qui indique sa politique permanente en la matière et que, à cette fin, les résolutions originales devraient être annulées en totalité ou en partie,

1. *Prie instamment* les États contractants, tant usagers que fournisseurs, d'examiner attentivement, notamment aux réunions régionales, la justification économique des installations et services de navigation aérienne projetés, de façon que les besoins bien fondés de l'aviation civile internationale soient satisfaits sans qu'il en résulte une dépense hors de proportion avec les avantages retirés et, à cet effet, invite le Conseil à aider les États, autant qu'il le pourra, lorsqu'ils examinent et évaluent les aspects économiques et financiers des plans régionaux ;
 2. *Rappelle* aux États contractants que, lorsqu'ils ne sont pas en mesure de s'acquitter par leurs propres moyens des obligations que leur impose la Convention en ce qui concerne la mise en œuvre des plans régionaux, ils devraient explorer la possibilité de réaliser cette mise en œuvre en recourant à des emprunts pour les dépenses en capital, à des organismes d'exploitation, à l'assistance technique, dans les différentes formes sous lesquelles elle peut être disponible, ou à d'autres moyens compatibles avec les dispositions de la Convention, avant de s'adresser à l'OACI pour faire appel aux mesures de financement collectif prévues au chapitre XV de la Convention ;
 3. *Invite* les États contractants à demander des renseignements à l'OACI, selon les besoins, lorsqu'ils examineront ces différentes possibilités ;
 4. *Charge* le Conseil de guider et d'aider les États contractants au sujet du paragraphe 2 ci-dessus.
-

PARTIE V. QUESTIONS JURIDIQUES

A41-4 : 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 41^e 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 A40-28.

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 internationales la possibilité, en leur accordant à cet effet un délai d'au moins quatre mois, de communiquer leurs observations à l'OACI.
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 A40-28, 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, alinéa a) et 56 adoptés en 2016, et les paragraphes finaux (relatifs aux textes arabe et chinois, adoptés respectivement en 1995 et 1998), 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,

Considérant 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,

Notant 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, adoptés respectivement en 1995 et 1998, aux textes authentiques de la Convention et 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 de 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,

Charge le Conseil et le Secrétaire général de prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement et la diffusion des connaissances dans le domaine du droit aérien partout dans le monde ;

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, 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,

Constatant 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 de la question 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 de la question 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**

Commets 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) Commets 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) Commets 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

Commets 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/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance/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 des États 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 constellation de satellites, 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 treizième Conférence de navigation aérienne de 2018 a examiné l'état des technologies actuelles et futures en matière de système mondial de navigation aérienne,

1. *Reconnaît* l'importance du sixième 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 », 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,

Notant 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 réglementent 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 continu 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 instamment* 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.

A39-8 : Conflits d'intérêts en aviation civile

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États qui ne l'ont pas encore fait d'envisager d'établir un cadre juridique formel permettant de détecter, d'éviter, d'atténuer et de gérer les conflits d'intérêt en aviation civile ;

2. *Invite* les États :

- a) à vérifier, au niveau national, que leurs régimes juridiques internes de mesures et pratiques destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile sont adéquats afin d'assurer et de renforcer la transparence et l'imputabilité dans les activités de réglementation de l'aviation civile et de mettre en équilibre leurs circonstances particulières et leur capacité à remplir leurs obligations de supervision avec les risques que posent les conflits d'intérêts pour la sécurité et la sûreté de l'aviation ;
- b) au besoin, à promulguer des lois et à établir des systèmes, des codes et des pratiques de sensibilisation face aux conflits d'intérêts en aviation civile ;

3. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les règles et les mesures destinées à détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile soient bien appliquées ;

4. *Charge* le Conseil de faciliter la collecte, l'analyse, la diffusion et la promotion de pratiques optimales en matière de conflits d'intérêts, pour le bénéfice des États, en tirant partie de l'expertise présente dans les États et au sein des Nations Unies et d'autres organisations internationales compétentes ;
5. *Demande* au Secrétaire général de continuer à recueillir des renseignements auprès des États et des organisations intergouvernementales compétentes sur les politiques et mesures utilisées pour détecter, éviter, atténuer et gérer les conflits d'intérêts en aviation civile, en vue d'avancer dans l'étude de cette question ;
6. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer un document de référence qui recense toutes les dispositions contenues dans les Annexes et les manuels concernant les conflits d'intérêts ;
7. *Charge* le Comité juridique de réexaminer périodiquement la question des conflits d'intérêts en aviation civile ;
8. *Appelle* les États à offrir pleinement leur appui et assistance au Secrétaire général dans la mise en œuvre de la présente résolution, notamment en lui fournissant leur expertise et de l'information.

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

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Prie instamment* tous les États d'appuyer et d'encourager l'adhésion universelle à la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing de 2010) et le *Protocole complémentaire pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing de 2010) ;
2. *Prie instamment* tous les États de signer et de ratifier la Convention et le Protocole de Beijing de 2010 aussitôt que possible ;
3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter à tout État qui en ferait la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification ;
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la résolution A38-19.

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

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'appuyer et d'encourager l'adhésion universelle à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal de 1999) ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 aussitôt que possible ;
3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter aux États contractants qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification ;
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la résolution A38-20.

A7-5 : Constitution révisée du Comité juridique

A40-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

A23-2 : Amendement à la Convention de Chicago concernant le transfert de certaines fonctions et obligations

A23-13 : Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

A33-5 : Confirmation par l'OACI de la *Convention de Vienne de 1986 sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales*

A35-2 : Application de l'article IV de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection

A32-19 : Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée le 7 décembre 1944 (la « Convention de Chicago »), donne à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) le mandat d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international,

Considérant que le concept des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI utilisant la technologie satellitaire a été adopté par les États et les organisations internationales à la dixième Conférence de navigation aérienne de l'OACI, et approuvé par l'Assemblée (29^e session) en tant que systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Considérant que le système mondial de navigation par satellite (GNSS), élément important des systèmes CNS/ATM, vise à assurer une couverture mondiale et doit être utilisé pour la navigation des aéronefs,

Considérant que le GNSS doit être compatible avec le droit international, y compris la Convention de Chicago, ses Annexes et les règles pertinentes applicables aux activités dans l'espace extra-atmosphérique,

Considérant qu'il est approprié, compte tenu de la pratique courante des États, d'établir et d'affirmer les principes juridiques fondamentaux régissant le GNSS,

Considérant que l'intégrité de tout cadre juridique pour la mise en œuvre et l'exploitation du GNSS exige l'observation de principes fondamentaux, qui devraient être établis dans une charte,

Déclare solennellement que les principes suivants de la présente Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS s'appliquent dans la mise en œuvre et l'exploitation du GNSS :

1. Les États reconnaissent que, dans la fourniture et l'utilisation des services GNSS, la sécurité de l'aviation civile internationale est le principe primordial.
2. Chaque État et les aéronefs de tous les États ont accès, sans discrimination et dans des conditions uniformes, à l'utilisation des services GNSS, y compris les systèmes de renforcement régionaux à usage aéronautique, à l'intérieur de la zone de couverture de ces systèmes.
3.
 - a) Chaque État conserve son autorité et sa responsabilité de contrôler l'exploitation des aéronefs et de faire respecter les règlements sur la sécurité et autres règlements dans son espace aérien souverain.
 - b) La mise en œuvre et l'exploitation des systèmes GNSS n'empiètent pas sur la souveraineté, l'autorité ou la responsabilité des États ni n'en restreignent l'exercice en ce qui concerne le contrôle de la navigation aérienne ainsi que la promulgation et l'application des règlements relatifs à la sécurité. L'autorité des États est aussi préservée en ce qui a trait à la coordination et au contrôle des communications et au renforcement, selon les besoins, des services de navigation aérienne par satellite.

4. Chaque État qui assure des services GNSS, y compris des signaux, ou État sous la juridiction duquel ces services sont assurés, garantit la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision et la fiabilité de ces services, et prévoit des arrangements effectifs pour limiter au minimum les conséquences opérationnelles d'un défaut de fonctionnement ou d'une panne et assurer le rétablissement rapide des services en pareil cas. Cet État garantit que les services sont conformes aux normes de l'OACI. Les États fournissent en temps utile des renseignements aéronautiques sur toute modification des services GNSS qui risque de toucher la fourniture des services.

5. Les États coopèrent pour obtenir le plus possible d'uniformité dans la fourniture et l'exploitation des services GNSS.

Les États font en sorte que les arrangements régionaux ou sous-régionaux soient compatibles avec les principes et règles exposés dans la présente Charte et avec le processus de planification et de mise en œuvre mondiales du GNSS.

6. Les États reconnaissent que toute redevance relative aux services GNSS est conforme à l'article 15 de la Convention.

7. En vue de faciliter la planification et la mise en œuvre mondiales du GNSS, les États sont guidés par le principe de la coopération et de l'assistance mutuelle, sur une base bilatérale ou multilatérale.

8. Chaque État mène ses activités GNSS en tenant dûment compte des intérêts d'autres États.

9. Aucune des dispositions de la présente Charte n'empêche deux ou plusieurs États d'assurer conjointement des services GNSS.

A32-20 : Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS

L'Assemblée,

Considérant que le Système mondial de navigation par satellite (GNSS), élément important des systèmes CNS/ATM de l'OACI, devrait assurer une couverture mondiale de services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne,

Considérant que le GNSS doit être compatible avec le droit international, y compris la Convention de Chicago, ses Annexes et les règles pertinentes applicables aux activités dans l'espace extra-atmosphérique,

Considérant que les aspects juridiques complexes de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, notamment le GNSS, exigent un complément d'activités, de la part de l'OACI, pour instaurer et développer des liens mutuels de confiance entre les États en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, ainsi que pour appuyer la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM par les États contractants,

Considérant que la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro en mai 1998, a recommandé l'élaboration, pour le GNSS, d'un cadre juridique portant sur le long terme, notamment l'établissement d'une convention internationale, tout en reconnaissant que des dispositifs régionaux pourraient contribuer au développement d'un tel cadre juridique,

Considérant que les recommandations adoptées par la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro en mai 1998, ainsi que les recommandations formulées par le Groupe d'experts juridiques et techniques sur le GNSS (LTEP) constituent d'importantes lignes directrices à l'appui de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un cadre juridique mondial pour les systèmes CNS/ATM et, en particulier, pour le GNSS,

1. *Reconnaît* l'importance des initiatives régionales dans la perspective du développement des aspects juridiques et institutionnels du GNSS ;
2. *Constate* la nécessité d'arrêter d'urgence, à l'échelon tant régional que mondial, les principes juridiques fondamentaux qui devraient régir la fourniture des services GNSS ;
3. *Constate* la nécessité de mettre en place un cadre juridique approprié pour le long terme qui régit la mise en œuvre du GNSS ;
4. *Reconnaît* la décision du Conseil en date du 10 juin 1998 autorisant le Secrétaire général à constituer un groupe d'étude sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM ;
5. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives, et en commençant par un groupe d'étude du Secrétariat :
 - a) de donner suite, sans délai, aux recommandations de la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ainsi qu'aux recommandations formulées par le LTEP, notamment en ce qui concerne les questions institutionnelles et de responsabilité ;
 - b) d'étudier la mise en place d'un cadre juridique approprié pour le long terme, propre à régir l'exploitation des systèmes GNSS, notamment sous la forme d'une convention internationale, et de présenter des propositions dans ce sens en temps utile pour qu'elles soient examinées à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

A33-20 : Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

L'Assemblée,

Considérant que dans son article 44 la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prend pour objectifs la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'économie du transport aérien,

Considérant que les événements tragiques du 11 septembre 2001 ont perturbé les activités des compagnies aériennes dans le monde,

Considérant qu'une couverture complète des risques de guerre n'est plus offerte aux compagnies aériennes et aux autres fournisseurs de services sur les marchés mondiaux des assurances,

Considérant que dans une lettre datée du 21 septembre 2001 adressée aux États l'OACI lançait un appel à tous les États contractants afin qu'ils prennent les mesures nécessaires pour assurer que l'aviation et les services de transport aérien ne soient pas perturbés et pour soutenir les compagnies aériennes et, au besoin, les autres parties, en s'engageant à couvrir les risques qui ne sont plus garantis dans les circonstances actuelles, jusqu'à ce que le marché des assurances se stabilise,

Considérant que de nombreux États contractants du monde ont donné suite à cet appel et fourni une assistance aux compagnies aériennes et aux autres parties,

Considérant que les mesures adoptées par les États contractants pour fournir une assistance aux compagnies aériennes et aux autres parties sont essentiellement des mesures à court terme qui diffèrent les unes des autres,

Considérant qu'il est donc souhaitable d'élaborer une approche coordonnée à court et moyen terme pour aider les compagnies aériennes et les autres parties dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre,

1. *Invite instamment* les États contractants à mettre au point ensemble une approche plus durable et coordonnée à l'important problème que constitue l'apport d'une assistance aux compagnies aériennes et aux autres fournisseurs de services dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre ;
 2. *Charge le* Conseil d'établir d'urgence un groupe spécial qui devra examiner les questions évoquées au paragraphe précédent et faire rapport au Conseil en lui présentant des recommandations le plus tôt possible ;
 3. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général à prendre toutes autres mesures jugées nécessaires ou souhaitables.
-

PARTIE VI. COOPÉRATION TECHNIQUE

A41-25 : 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 à la mise en œuvre, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, qui ont remplacé la politique d'assistance technique entérinée par la 38^e session de l'Assemblée,

Considérant que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le budget ordinaire et/ou des fonds volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une direction ou un bureau quelconque selon la nature et la durée du projet,

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 recouverts,

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 41^e session de l'Assemblée ;
2. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-24.

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 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^e 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 le Conseil a approuvé le réalignement de l'assistance technique et de la coopération technique en tant que nouvelle orientation stratégique à mettre en œuvre dans le cadre de l'approche d'Unité d'action de l'OACI,

Considérant que la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et à faire en sorte que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit à la fois pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quelle que soit la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé,

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 la coopération technique est un domaine dynamique et complexe dans un environnement technologique en évolution rapide qui a un impact sur les besoins des États et les intérêts des partenaires de développement, nécessitant d'innover pour relever efficacement les défis inhérents, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, garantir une plus grande fiabilité dans la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation,

Considérant que le Conseil a approuvé une nouvelle stratégie et un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique visant à améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions de l'OACI et les bureaux régionaux et à offrir une plus grande valeur ajoutée aux États et aux entités non étatiques bénéficiaires,

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 volume du Programme de coopération technique a considérablement diminué au cours du triennat actuel et que la situation financière du Fonds AOSC s'est considérablement détériorée, en raison de la portée sans précédent de la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien,

Considérant que le Conseil a adopté une politique sur le recouvrement des coûts concernant la répartition des frais entre le budget ordinaire et le Fonds AOSC pour des services fournis par le programme ordinaire à la Direction de la coopération technique et pour des services fournis par la Direction de la coopération technique au programme ordinaire,

Programmes de coopération technique et d'assistance technique

1. *Reconnaît* l'importance des programmes de coopération technique et d'assistance technique pour la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation ;
2. *Réaffirme* que les programmes de coopération technique et d'assistance technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, constituent 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 politiques, des SARP, des plans mondiaux, des plans d'aviation régionaux et nationaux, des PANS et des éléments indicatifs de l'OACI, 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 l'Organisation 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. *Réaffirme* que le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre doivent passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;
6. *Approuve* la nouvelle *Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI*, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et *reconnaît* qu'un programme commun de soutien à la mise en œuvre de l'OACI renforcera davantage les activités de soutien à la mise en œuvre de l'Organisation pour mieux répondre aux besoins des États membres ;
7. *Demande* au Secrétaire général, compte tenu de la spécialisation, des qualifications et de l'expertise, des ressources financières et humaines limitées, de la séparation des tâches et du mandat des entités organisationnelles

respectives au sein du Secrétariat, d'optimiser l'affectation des ressources et la répartition des rôles et des responsabilités en ce qui concerne les activités de soutien à la mise en œuvre ;

8. *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 ;

9. *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 ;

10. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction de la coopération technique doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif ;

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

11. *Rappelle* aux États contractants, lorsqu'ils examineront le développement et le renforcement des infrastructures de leur aviation civile, d'envisager les avantages que représente le recours au Programme de coopération technique de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;

12. *Demande* au Secrétaire général de continuer à sensibiliser les États, les acteurs de l'industrie et du secteur privé, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les Nations Unies aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre et le financement de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;

13. *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 ;

14. *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

15. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la viabilité financière de la Direction de la coopération technique, il est nécessaire d'établir des mécanismes souples facilitant la coopération avec les bénéficiaires potentiels sur les nouveaux projets de développement de l'aviation civile et les partenariats avec les États, les donateurs et les autres parties prenantes pour les possibilités de mobilisation des ressources, et *invite* le Secrétaire général à définir des mécanismes permettant à l'OACI de participer à des appels d'offres pour le développement de l'aviation civile lancés par des organisations donatrices, des banques de développement et des institutions financières internationales, conformément aux meilleures pratiques du système des Nations Unies, et à réglementer la manière dont l'OACI peut travailler avec l'industrie en tenant compte des modèles existants utilisés par d'autres entités de l'aviation civile internationale, tout en veillant à ce que des contrôles adéquats soient en place et que la bonne réputation de l'OACI soit maintenue ;

16. *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 ;

17. *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 ;

18. *Prie* le Secrétaire général de prendre des mesures coordonnées et soutenues visant à assurer le réalignement progressif de l'assistance technique et de la coopération technique afin qu'elles fonctionnent de manière cohérente et harmonisée, et *soutient et encourage* l'élaboration de solutions nouvelles et novatrices pour les projets et activités de soutien à la mise en œuvre dans le cadre d'une approche renforcée d'Unité d'action de l'OACI pour la réalisation de plus grandes synergies ;

19. *Encourage* l'utilisation de systèmes et d'outils pour renforcer la planification, le développement et la gestion du soutien à la mise en œuvre et *prie* le Secrétaire général de prévoir les moyens nécessaires pour permettre la mise à disposition de ces technologies et ainsi mieux soutenir les États membres ;

Accords de coopération technique et d'assistance technique

20. *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 ;

21. *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 de nombreux États contractants de l'OACI ne disposent pas des fonds nécessaires à un développement efficace et cohérent de leur infrastructure d'aviation civile et de leurs ressources humaines, et afin de rectifier les carences constatées,

Considérant que les fonds disponibles pour le soutien à la mise en œuvre 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 de l'industrie 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 technologie 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 le Conseil a établi d'autres fonds d'affectation spéciale thématiques et à donateurs multiples dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

Considérant que les partenariats et la mise en commun des ressources sont indispensables pour obtenir un financement durable et prévisible du soutien technique et éviter les doubles emplois,

Considérant que les institutions de financement attendent de ceux qui réalisent les projets qu'elles financent une exécution rapide et efficace, ainsi qu'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 et aux programmes 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 d'une 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 pays en développement à se procurer, à toutes les sources appropriées, les fonds nécessaires au développement de leur secteur de l'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'expertise technique, de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement ;
8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder aux programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI, des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, des trousseaux de mise en œuvre ou toute autre contribution susceptible de soutenir les États dans leurs efforts de mise en conformité avec les SARP et leurs besoins complémentaires en matière d'aviation civile ;
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. *Invite* les États contractants à fournir un soutien durable en matière de ressources financières et humaines par le biais du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) afin de développer les capacités des États bénéficiaires à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, ainsi qu'à favoriser l'autonomie et la croissance ;
11. *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 et du Programme universel d'audits de sûreté (USOAP-CMA et USAP-CMA) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

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 et soutient efficacement la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté de l'OACI,

Considérant que la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien ont eu une incidence importante sur l'aviation civile et sur les moyens des États et d'autres sources de financement pour donner la priorité aux investissements dans les projets de développement et d'infrastructure de l'aviation civile dans le monde entier, ce qui a engendré des annulations ou des retards dans les projets de coopération technique de l'OACI,

Considérant que l'OACI a élaboré des directives pratiques et alignées à l'intention des gouvernements et des exploitants de l'industrie afin de relancer le secteur du transport aérien international et de lui permettre de se remettre des impacts de la pandémie à l'échelle mondiale de manière coordonnée et de faire évoluer l'aviation post-COVID-19 vers plus de durabilité et de résilience,

Considérant que les trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack) sont élaborées et mises en œuvre en pleine conformité avec les mesures et les recommandations contenues dans le rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et qu'elles constituent un élément clé de leur mise en œuvre,

Considérant que le financement extrabudgétaire apporté aux programmes de coopération technique et d'assistance technique permet à l'OACI de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'OACI et pour les aider dans leurs efforts de relance, de reprise et de résilience liés à la pandémie de COVID-19,

Considérant que les évaluations a posteriori des projets constituent de précieux outils pour les incidences des projets particuliers 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. *Invite instamment* les États contractants, lorsqu'ils mettent en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, à accorder la priorité aux constatations et aux recommandations de l'USOAP-CMA et de l'USAP-CMA de l'OACI, ainsi que d'autres sources, telles que les conclusions et décisions des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de rectifier les carences détectées, de résoudre les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté et de tirer parti des possibilités d'amélioration dans tous les domaines de l'aviation civile, tout en contribuant directement à la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI ;

3. *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 à accorder la priorité à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire des programmes de coopération technique et d'assistance technique, compte tenu des avantages connexes importants qu'ils procurent ;

4. *Encourage* les États et les entités non étatiques engagées dans l'aviation civile à demander le soutien de l'OACI, le cas échéant, par l'entremise de ses programmes et activités de soutien à la mise en œuvre, afin de relever les défis qu'a entraînés la pandémie de COVID-19 dans le domaine de l'aviation et assurer une relance et une reprise rapides ;

5. *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de soutien à la mise en œuvre, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables ;

6. *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 ;

7. *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 ;

8. *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 respectives figurant dans l'accord de projets ;

9. *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 ;

10. *Appelle l'attention* des États contractants, des partenaires financiers et des autres parties prenantes du secteur de l'aviation sur les trousseaux de mise en œuvre de l'OACI (iPack), qui constituent une solution prête à être déployée, efficace et normalisée, composée de documents d'orientation, de programmes de formation, d'outils et de soutien d'experts, visant à faciliter la mise en œuvre des dispositions de l'OACI et à guider les entités étatiques grâce à des solutions harmonisées et flexibles ;

11. *Demande* que tous les États contractants encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts de la Direction de la coopération technique ;

12. *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 ;

13. *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 ;

14. *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.

A22-7 : Statut du Corps commun d'inspection**A39-17 : Programme OACI des volontaires de l'aviation**

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Fait la promotion* du volontariat comme un instrument important et efficace permettant aux experts compétents de contribuer positivement au développement durable de l'aviation civile dans le monde ;
2. *Entérine* la décision prise par le Conseil d'établir et de promouvoir le Programme OACI de volontaires de l'aviation (IPAV) ;
3. *Encourage*, par l'intermédiaire de l'IPAV, la participation et l'intégration fructueuses aux programmes et aux projets d'assistance/de coopération technique, à titre volontaire, de professionnels de l'aviation compétents et expérimentés provenant de l'OACI, des États, de l'industrie aéronautique et du secteur privé ;
4. *Invite* les États contractants à envisager, le cas échéant, de recourir à l'IPAV pour l'assistance/coopération technique ;

5. *Souligne* que la mise à disposition de moyens adéquats pour les activités des volontaires est essentielle pour donner un effet multiplicateur au potentiel complet du volontariat et de l'IPAV ;
6. *Encourage* les États contractants et autres parties intéressées en mesure de le faire, à participer à l'IPAV, en coordination avec la communauté de l'aviation civile internationale, en fournissant des ressources financières et humaines afin de soutenir les États en développement et les États les moins développés dans les efforts déployés pour s'acquitter de leurs obligations au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
7. *Invite* les États donateurs, les institutions financières et autres partenaires de développement, à offrir un financement durable à l'appui de l'administration, de la surveillance et de la mise en œuvre de l'IPAV, au moyen du Fonds de contributions volontaires de l'IPAV ;
8. *Invite instamment* le Conseil à continuer de soutenir et d'aider la promotion de l'IPAV.

A22-11 : Assistance internationale pour la remise en activité des aéroports internationaux et des installations et services connexes

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 aéroports, des services de navigation aérienne, de météorologie et de télécommunications, ainsi que d'autres installations et services de navigation aérienne, est indispensable pour faciliter la navigation aérienne internationale,

Considérant qu'il se produit parfois des cas où des aéroports, ainsi que les installations et services de navigation aérienne connexes, sont endommagés ou perturbés par des sinistres majeurs et où les États intéressés ne sont pas en mesure de remettre en activité ces aéroports et ces installations et services sans une coopération internationale,

Considérant qu'il est de l'intérêt de tous les États contractants que l'activité de ces aéroports internationaux et des installations et services connexes soit rétablie le plus promptement possible,

1. *Prie instamment* tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir, sur demande adressée au Conseil par l'État en cause, une assistance immédiate à cet État, en mettant à sa disposition du personnel qualifié et du matériel opérationnel, afin de permettre une prompte et complète remise en activité de l'aéroport international, et notamment des installations endommagées ou détruites, jusqu'à ce que les services assurés dans le pays en cause aient été entièrement rétablis ;
2. *Charge* le Conseil d'établir dès que possible un plan d'urgence prévoyant la fourniture d'experts en exploitation et de matériel de secours afin d'apporter une assistance immédiate à l'État en cause, sur sa demande et à ses frais, pour la prompte remise en activité d'un aéroport international et d'installations et services connexes endommagés ou détruits, plan qui resterait en application jusqu'au rétablissement des services ainsi remplacés dans cet État ;
3. *Charge* le Conseil d'utiliser tous les moyens à sa disposition pour répondre à toute demande de cet ordre émanant d'un État ;
4. *Invite* tous les États contractants à fournir à de telles fins, à la demande du Conseil, le personnel et le matériel nécessaires pour aider les États en cause à remettre promptement en activité les aéroports internationaux et les installations et services connexes de navigation aérienne.

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

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

A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

A32-11 : Établissement d'un programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité

A33-9 : Correction des carences détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et encouragement de l'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

A32-12 : Suivi de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

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

A40-1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

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

A40-6 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables

A38-8 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques

PARTIE VII. INTERVENTION ILLICITE

QUESTIONS GÉNÉRALES

A33-1 : Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile

L'Assemblée,

Constatant les actes terroristes odieux survenus aux États-Unis le 11 septembre 2001, qui ont entraîné la perte d'innombrables vies innocentes, d'énormes souffrances humaines et d'immenses destructions,

Exprimant sa plus profonde sympathie aux États-Unis, aux plus de soixante-dix autres États du monde qui ont perdu des ressortissants, ainsi qu'aux familles des victimes de ces actes criminels sans précédent,

Reconnaissant que ces actes terroristes sont non seulement contraires aux principes d'humanité les plus élémentaires, mais qu'ils constituent également un usage d'aéronefs civils pour une attaque armée contre la société civilisée et qu'ils sont incompatibles avec le droit international,

Reconnaissant que le nouveau type de menace que posent les organisations terroristes exige de nouveaux efforts concertés et de nouvelles politiques de coopération de la part des États,

Rappelant ses résolutions A22-5, A27-9 et A32-22 sur les actes d'intervention illicite et de terrorisme visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol,

Rappelant la résolution 55/158 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur *les mesures visant à éliminer le terrorisme international*, et les résolutions 1368 et 1373 du Conseil de sécurité des Nations Unies *sur la condamnation du terrorisme international et sur le combat contre les actes terroristes*,

1. *Condamne énergiquement* ces actes terroristes comme étant contraires aux principes d'humanité les plus élémentaires et aux normes de conduite de la société et comme étant des violations du droit international ;
2. *Déclare solennellement* que ces actes, consistant à utiliser des aéronefs civils comme armes de destruction, sont contraires à la lettre et à l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en particulier à son préambule et aux articles 4 et 44, et que de tels actes et les autres actes de terrorisme faisant intervenir l'aviation civile ou des moyens de l'aviation civile constituent des infractions graves contrevenant au droit international ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants de faire en sorte, conformément à l'article 4 de la Convention, que l'aviation civile ne soit pas employée à des fins incompatibles avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de tenir fermement pour responsables et punir sévèrement ceux qui font un usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction, y compris ceux qui sont responsables de la planification et de l'organisation de tels actes ou qui en aident les auteurs, les soutiennent ou leur donnent asile ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants de renforcer la coopération afin d'aider à l'enquête sur ces actes et à l'arrestation et à la poursuite en justice de ceux qui en sont responsables et de faire en sorte que ceux qui ont participé à ces actes terroristes, quelle que soit la nature de leur participation, ne trouvent refuge nulle part ;
5. *Prie instamment* tous les États contractants d'intensifier leurs efforts afin de renforcer la mise en œuvre et l'application intégrales des conventions multilatérales relatives à la sûreté de l'aviation ainsi que des normes, pratiques recommandées (SARP) et procédures de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre et de prendre sur leur territoire toutes les mesures de sûreté supplémentaires appropriées proportionnées au niveau de la menace, afin de prévenir et d'éradiquer les actes terroristes impliquant l'aviation civile ;
6. *Invite instamment* tous les États contractants à verser des contributions sous forme de ressources financières ou humaines au Mécanisme AVSEC de l'OACI afin d'appuyer et de renforcer la lutte contre le terrorisme et l'intervention illicite dans l'aviation civile ; *lance un appel* aux États contractants pour qu'ils approuvent des crédits de financement spécial en vue de mesures urgentes à prendre par l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation comme il est mentionné au paragraphe 7 ci-après ; et *charge* le Conseil d'élaborer des propositions et de prendre des décisions appropriées pour un financement plus stable des activités de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment des mesures correctrices appropriées ;
7. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, et en particulier d'examiner si les conventions existantes en matière de sûreté de l'aviation sont suffisantes ; de procéder à un examen du programme de sûreté de l'aviation de l'OACI, y compris un examen de l'Annexe 17 et des autres Annexes à la Convention connexes ; d'envisager de créer un Programme universel OACI d'audits de supervision de la sûreté se rapportant notamment aux dispositifs de sûreté des aéroports et aux programmes de sûreté de l'aviation civile ; et d'envisager toutes autres mesures qu'il pourra juger utiles ou nécessaires, y compris la coopération technique ;
8. *Charge* le Conseil de convoquer à Montréal au plus tôt, si possible en 2001, une conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile ; de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et le contrôle de leur mise en œuvre ; et d'assurer les moyens financiers nécessaires dont il est question au paragraphe 6.

A17-1 : Déclaration de l'Assemblée

L'Assemblée,

Considérant que le transport aérien civil international contribue à créer et préserver l'amitié et la compréhension parmi les peuples du monde et à promouvoir le commerce entre les nations,

Considérant que les actes de violence dirigés contre le transport aérien civil international et contre les aéroports et autres installations et services qu'il utilise en compromettent la sécurité, nuisent gravement à l'exploitation des services aériens internationaux et sapent la confiance des peuples du monde dans la sécurité du transport aérien civil international,

Considérant que les États contractants, devant le nombre croissant d'actes de violence dirigés contre le transport aérien international, éprouvent une grave préoccupation au sujet de la sécurité et de la sûreté dudit transport,

Condamne tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre les aéronefs employés dans le transport civil international, contre leurs équipages et contre leurs passagers ;

Condamne tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre le personnel de l'aviation civile, les aéroports civils et autres installations et services utilisés par le transport aérien civil international ;

Lance un appel urgent aux États pour qu'ils ne recourent, dans aucune circonstance, à des actes de violence dirigés contre le transport aérien civil international et contre les aéroports et autres installations et services servant ledit transport ;

Lance un appel urgent aux États pour qu'ils prennent, en attendant l'entrée en vigueur de conventions internationales appropriées, des mesures efficaces afin de décourager et prévenir de tels actes et d'assurer, conformément à leurs lois nationales, la poursuite de ceux qui commettent de tels actes ;

Adopte la déclaration suivante :

L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale,

S'étant réunie en session extraordinaire pour faire face à la multiplication alarmante d'actes de capture illicite et de violence dirigés contre les aéronefs de transport aérien civil international, les installations aéroportuaires civiles et autres installations et services connexes,

Consciente des principes énoncés dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Reconnaissant la nécessité urgente de recourir à toutes les ressources de l'Organisation pour empêcher et décourager de tels actes,

Solennellement

1. Déplorent les actes qui sapent la confiance que les peuples du monde placent dans le transport aérien ;
2. Exprime ses regrets devant les pertes de vies humaines occasionnées par de tels actes et devant le préjudice et le dommage qu'ils causent à d'importantes ressources économiques ;
3. Condamne tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre les aéronefs employés dans le transport civil international, leurs équipages et leurs passagers, le personnel de l'aviation civile, les aéroports civils et autres services et installations utilisés par le transport aérien civil international ;
4. Reconnaît la nécessité urgente de l'accord général des États pour réaliser une large coopération internationale dans l'intérêt de la sécurité du transport aérien civil international ;
5. Demande une action concertée de la part des États pour mettre fin à tous les actes qui compromettent le développement sûr et ordonné du transport aérien civil international ;
6. Demande que, pour empêcher et décourager de tels actes, les décisions et recommandations adoptées au cours de la présente session soient appliquées aussi rapidement que possible.

A33-3 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI (face à de nouveaux défis)

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la résolution A33-27 de l'Assemblée

POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI RELATIVE À L'INTERVENTION ILLICITE**A41-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation**

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique 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 A40-11, 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 A40-11, appendices A à G inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 41^e 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 41^e 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 A40-11.

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 la nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme [y compris ceux posés par les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les menaces sol-air, notamment les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres attaques perpétrées à distance, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef non habité (UAS), l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes, l'utilisation d'aéronefs comme armes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes, qui 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,

Notant que l'exploitation du secteur de l'aviation pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi que pour la traite d'êtres humains et le trafic d'espèces sauvages et d'autres marchandises illicites, peut mettre au jour ou accentuer des vulnérabilités susceptibles d'être exploitées par ceux qui cherchent à perpétrer des actes d'intervention illicite,

Rappelant la résolution A40-12 relative à la Déclaration sur la sûreté de l'aviation,

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 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) et 2617 (2021) du Conseil de sécurité de l'ONU relatives aux menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes,

Consciente de l'instrument que constitue la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies (2006) au service des efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme,

Consciente des initiatives menées par l'OACI et ses États membres pour mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies visant à amplifier les efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme, notamment en prenant des mesures concrètes afin de renforcer les capacités des États membres pour contrer les menaces terroristes et d'intensifier la coordination des activités antiterroristes entreprises par le système des Nations Unies ;

Notant 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,

Prenant note des efforts accrus auxquels les États membres doivent consentir en vue d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux du GASeP pour 2023 et 2030, avec le soutien collectif des autres États membres, de l'OACI, des organisations régionales, de l'industrie et de toutes les autres parties prenantes,

Notant 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 les risques, appropriées et proportionnelles à la menace,

Notant qu'il reste nécessaire d'encourager les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes à renforcer la sensibilisation à la sûreté et à instaurer une culture de la sûreté en aviation qui soit solide et effective,

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 deuxième 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 membres 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,

Notant que les restrictions et les mesures de santé publique découlant de la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur aéronautique et que l'OACI et les États membres doivent tenir compte de ces répercussions lorsqu'ils prennent des décisions en matière de politiques et de mesures relatives à la sûreté de l'aviation,

Réaffirmant les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), entre autres la nécessité d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, la résilience à long terme de l'aviation internationale et l'intégration des enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes,

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 d'aéronefs civils en vol et d'aéroports civils par des missiles sol-air, des attaques au moyen d'UAS et d'autres attaques à distance, ainsi que l'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 exigées et recommandées dans l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* et dans les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté, 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 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 et 2482 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. *Notant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, demande au Secrétaire général de donner plus d'importance à la sûreté de l'aviation au sein de l'Organisation et de ses bureaux régionaux et d'assurer la durabilité à long terme du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le contexte du budget 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 ordinaire ;
10. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation examine régulièrement le GASeP afin qu'il reste pertinent, que ses priorités répondent aux menaces actuelles et nouvelles et qu'il continue à servir d'outil utile à l'appui des efforts déployés par les États membres pour parvenir à une mise en œuvre intégrale des dispositions de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* ;

11. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GAsEP lorsqu'il affinera le Plan, y compris les changements survenus au sein du secteur aéronautique des suites de la pandémie de COVID-19, en s'assurant qu'il comporte des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'un mécanisme de suivi de l'avancement faisant appel à des processus et outils existants afin d'aider l'OACI, les États membres et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;

12. *Charge* le Secrétaire général de continuer à examiner et à améliorer de façon globale les plans et programmes de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation à l'aide de mécanismes de consultation des États membres et du secteur, pour veiller à ce que ces plans et programmes continuent de servir l'objectif voulu et soient adaptés aux problématiques nouvelles et émergentes en matière de sûreté de l'aviation ; tout en réfléchissant à des approches novatrices permettant d'améliorer ou de renforcer leur efficacité. Les conclusions des examens, notamment les recommandations en découlant, devraient être régulièrement transmises au Conseil ;

13. *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, compte tenu des objectifs ambitieux mondiaux du GAsEP pour 2023 et 2030 ;

14. *Prie instamment* tous les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes de continuer à prendre des mesures concrètes en vue de renforcer la culture de la sûreté en aviation à l'appui d'une mise en œuvre effective des mesures de sûreté, et de faire mieux connaître la sûreté et les comportements optimaux en la matière à toutes les entités et personnes.

APPENDICE B

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

a) *Instruments internationaux du droit aérien*

L'Assemblée,

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

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971) et au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1988*, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire*

à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014)¹ ;

2. *Appelle* les États membres 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 membres qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Secrétaire général de continuer à rappeler aux États membres qu'il importe de devenir parties aux conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal* de 1988, au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* de 2010, le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* de 2014, 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 membres 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 des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures visant à atténuer la menace, notamment celles figurant dans l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

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 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

¹. Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int, rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

la poursuite de 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, les exploitants d'aéronefs et d'autres entités 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, compte tenu des incidences non désirées qu'ils pourraient avoir sur la sécurité de l'aviation civile,

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 et compétent, en plus des vérifications des antécédents, de la certification et du contrôle de la qualité,

Considérant que du fait de la pandémie de COVID-19, il a parfois fallu autoriser un assouplissement temporaire de certaines obligations en matière de sûreté,

Mesurant combien il importe de bien évaluer et traiter les risques liés à la reprise des activités de l'aviation, en prêtant une attention particulière à ceux qui sont dus aux incidences de la pandémie sur le personnel,

Considérant que la pandémie de COVID-19 oblige à répondre aux menaces et aux risques de sûreté en tenant compte des nouveaux risques sanitaires, tout en trouvant un équilibre entre facilitation et durabilité,

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 et dans l'ensemble du domaine de l'aviation, 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 preuves et 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* tous les États membres, à titre individuel et en coopération avec les autres États membres, 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 ;

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

4. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* 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 — Diffusion restreinte) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États membres à accorder une grande importance aux normes récemment adoptées pour faire face aux menaces internes et à assurer leur application effective dans le cadre de leurs attributions respectives, et à continuer à adapter et adopter des mesures pour lutter contre ces menaces ;

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 et de technologies, de techniques et de processus novateurs ;

8. *Encourage* les États membres et le secteur aéronautique à coordonner leurs efforts afin de faire évoluer l'inspection-filtrage de sûreté de l'aviation pour la rendre plus agile dans sa réponse à de nouvelles menaces, la fluidifier et la centrer davantage sur les voyageurs, tout en veillant à répondre à tout moment aux objectifs de sûreté de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* ;

9. *Encourage* les États membres et toutes les entités de l'aviation à promouvoir une culture de la sûreté de l'aviation qui soit solide et efficace, en s'appuyant notamment sur l'élaboration de programmes et de campagnes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté soulignant que la sûreté est l'affaire de tous ;

10. *Prie instamment* les États membres de conserver des effectifs compétents, motivés et bien formés et de prendre des mesures destinées à garantir et à maintenir les compétences dont disposait le personnel avant la pandémie de COVID-19 ;

11. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation, notamment en appliquant des techniques à distance lorsque des restrictions ou d'autres circonstances ne permettent pas la réalisation d'activités de suivi sur site, pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;

12. *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, 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 membres 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 articles et matières interdites et empêcher qu'ils soient emportés 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 fondées sur les preuves et sur les risques, 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, sur l'équipage 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 membres 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 et à favoriser l'innovation en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - f) prendre en compte les éventuelles utilisations abusives des UAS 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 de sûreté visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et dans leur espace aérien soient effectuées en continu, à ce que ces évaluations soient utilisées afin d'éclairer comme il se doit la mise au point de contre-mesures et d'adapter les paramètres des mesures de sûreté de l'aviation, et à ce qu'elles apportent 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 approprié 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, compte tenu des répercussions de la pandémie de COVID-19 et de la possibilité qu'elle ait créé de nouvelles vulnérabilités internes ou accentué celles qui existaient déjà ;
13. *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 ;
14. *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 afin de réduire les doubles emplois ;

15. *Demande à l'OACI :*

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, 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 membres 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 fondées sur les preuves et sur les risques ;
- d) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États membres 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 et continu 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 et le Groupe d'experts de la cybersécurité ;

16. *Charge* le Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) 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 ;

17. *Charge* le 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 — Diffusion restreinte), 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, conformément au Doc 10108, 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 ;

18. *Charge* le Secrétaire général 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 ;

19. *Charge* le Conseil d'évaluer en permanence le mandat du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et d'établir des procédures de gouvernance 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 ;

20. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller à ce que la sûreté de l'aviation occupe sa juste place comme principe fondamental et composante fonctionnelle du Secrétariat de l'OACI, à la mesure de sa criticité pour l'avancement, la durabilité, et le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

APPENDICE D

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI a rempli avec succès le mandat formulé dans la résolution A40-11, appendice D,

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 de l'aviation*, et aux normes de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

Considérant que l'établissement par les États membres d'un système efficace de supervision de la sûreté de l'aviation 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-CMA s'est révélé déterminant pour détecter 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 membres, 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-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 membre ; et que les données compilées de l'USAP-CMA peuvent aussi servir à évaluer si les États membres atteignent les objectifs de sûreté fixés dans le GAsEP,

Notant 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-CMA 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,

Mesurant 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 membres 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,

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

Notant que la poursuite de l'USAP-CMA et l'évolution continue de ce programme sont essentielles 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,

Constatant que les répercussions de la pandémie de COVID-19 et les restrictions budgétaires ont réduit la fréquence de réalisation des audits,

Rappelant qu'à sa 40^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note* que l'USAP-CMA joue un rôle essentiel dans l'amélioration de la sûreté de l'aviation dans le monde grâce aux audits et à la surveillance continue de la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation ;
2. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de veiller à ce que l'USAP-CMA continue d'évaluer et de mesurer la mise en œuvre durable et effective des normes de l'Annexe 17, y compris les approches fondées sur les risques adoptées à cet effet, le cas échéant, et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté, que la hiérarchisation des audits soit fondée sur les risques et que l'USAP-CMA traite des carences graves en temps opportun ;
3. *Est reconnaissant* aux États membres d'avoir coopéré au processus d'audit de l'USAP-CMA et d'avoir détaché des experts en sûreté devant être certifiés comme auditeurs de l'USAP-CMA qui ont fait fonction d'experts à court terme pour l'exécution des audits USAP-CMA, ainsi que des experts à long terme qui ont rempli les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP-CMA ;
4. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite et une dotation suffisante de l'USAP-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États membres d'établir et de maintenir des systèmes de sûreté de l'aviation durables, conformément aux normes de l'OACI portant sur la sûreté, et leur mise en œuvre des plans d'actions correctives visant à remédier en temps utile aux carences détectées par les audits de l'USAP-CMA ;
5. *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, et exhorte le Secrétariat à continuer d'améliorer le programme, en concertation avec son Groupe d'étude sur l'USAP-CMA ;
6. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de l'USAP-CMA, notamment la prompt 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'accord concernant l'USAP-CMA ;
 - b) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents nécessaires conformément au calendrier établi avant les activités de l'USAP-CMA programmées par l'OACI ;
 - c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA pendant le déroulement des activités de l'USAP-CMA ;
 - d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
 - e) en mettant en œuvre les mesures correctrices dans les délais convenus entre les États membres et l'OACI ;
8. *Demande* au Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP-CMA en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses effectifs et de ses activités dans le budget ordinaire dès que possible ;
9. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de l'USAP-CMA.

APPENDICE E

Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et de 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 Secrétaire général de soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États membres et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une assistance et un soutien techniques efficaces aux États membres en encourageant la réalisation d'activités internationales de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation qui soient coordonnées et ciblées et qui tiennent compte des priorités ;
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 Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour les activités de soutien de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation soient consacrées dans leur totalité à ces activités ;
4. *Prie instamment* les États membres qui en sont capables d'aider à la réalisation d'activités de renforcement des capacités efficaces et ciblées dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ces activités devraient comprendre la formation, l'assistance technique et le soutien à la mise en œuvre, des transferts de technologie et la fourniture d'autres ressources nécessaires, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États membres de mettre en place 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 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* 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 Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance autant que faire se peut, notamment en recueillant tous les renseignements disponibles sur ces initiatives ;
9. *Charge* le 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 Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les malles pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;
12. *Prie instamment* les États membres de contribuer aux activités du Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation ;
13. *Demande* au Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer, maintenir et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI afin de garantir que les exigences en matière de formation soient respectées et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;
14. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté de l'aviation.

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 membres prévus par les instruments internationaux de droit aérien 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 membres,

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. *Constata* 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 comme base d'une coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation et de garantir l'efficacité de la coopération en matière de sûreté de l'aviation entre les États membres, l'OACI et d'autres organisations internationales compétentes :
 - a) respecter l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;

- b) reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté ;
 - c) mettre l'accent sur les résultats en matière de sûreté ;
4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC), créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;
5. *Prie instamment* l'OACI 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* à l'OACI de continuer :
- a) à encourager les États membres à rendre compte de leur expérience 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 membres, et en encourageant les États membres à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

Notant 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 membres et les organisations internationales et régionales concernées,

Prenant note de l'instauration du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour aider les États membres à mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et les résolutions et mandats des Nations Unies à ce sujet,

1. *Invite* l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (BLT), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le

Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la gestion des frontières, dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme, et *demande* au Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation pour aider la Direction exécutive du Comité des Nations Unies contre le terrorisme (DECT) lors de ses visites dans les pays à évaluer les efforts déployés par les États membres dans la lutte contre le terrorisme, y compris les progrès accomplis, les lacunes qui subsistent et les domaines dans lesquels les besoins d'assistance technique sont prioritaires, et à répertorier les tendances et les difficultés liées au terrorisme et les pratiques optimales employées dans la mise en œuvre des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité ;

3. *Charge* le Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation et de gestion des frontières, pour aider aux travaux menés dans le cadre du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme, qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour prévenir et contrer les actes de terrorisme, et pour aider le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) des Nations Unies dans ses activités d'assistance technique et de soutien au renforcement des capacités des États membres de l'OACI tout en veillant à coordonner les activités d'assistance pour éviter les doubles emplois et garantir une utilisation efficace des ressources.

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

L'Assemblée,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde en raison de la menace qui pèse continuellement sur l'aviation civile depuis la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par la 37^e 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 Atatürk 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 de sûreté de l'aviation civile* (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 de l'aviation* ;
- 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 A40-10 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.

A36-18 : Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Considérant que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver l'amitié et l'entente entre les nations et les peuples du monde, mais que des abus d'utilisation peuvent en faire une menace pour la sûreté générale,

Considérant que la menace d'actes terroristes, la capture illicite d'aéronefs et autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, y compris les actes visant à détruire des aéronefs ainsi que ceux visant à utiliser des aéronefs comme armes de destruction, ont une incidence négative grave sur la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettent en danger la vie des personnes à bord et au sol, et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

Rappelant sa résolution A35-10,

Entérinant le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, adopté par le Conseil pour faire face d'urgence aux menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur l'aviation civile, en particulier la création d'un Programme universel OACI d'audits de sûreté concernant entre autres les arrangements de sûreté aux aéroports et les programmes de sûreté de l'aviation civile, l'examen de la pertinence des conventions existantes concernant la sûreté de l'aviation et l'examen du programme de sûreté de l'aviation de l'OACI, y compris de l'Annexe 17 et des autres Annexes à la Convention qui se rapportent à ce sujet,

Convaincue que la sûreté de l'aviation demeure un programme critique et prioritaire de l'OACI et qu'il faut établir et exécuter au cours du prochain triennat des programmes traitant des questions identifiées dans la résolution A35-10 de l'Assemblée,

Notant que le Secrétaire général avait intégré près de 50 % du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au budget ordinaire et que le financement nécessaire pour exécuter le programme de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation ne pouvait être totalement inclus dans le budget ordinaire pour 2008-2010 en raison de contraintes budgétaires et financières,

1. *Remercie* les États contractants de leurs généreuses contributions volontaires en ressources humaines et financières, lesquelles devraient atteindre au moins 4,6 millions \$US à la fin de 2008, aux fins de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au cours du triennat 2008-2010 ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants de fournir, dès que possible et de préférence dans le cadre de leur contribution de 2008, des contributions volontaires afin de financer l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, le montant suggéré de ces contributions volontaires étant fondé sur le barème des contributions de 2008 approuvé par l'Assemblée pour le budget ordinaire ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants de s'engager d'avance à faire des contributions volontaires et de les verser au début de 2008 de façon à garantir la planification et l'exécution appropriées du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ;
4. *Prie instamment* le Conseil de promouvoir la durabilité à long terme du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation en continuant à incorporer progressivement les besoins de financement dans le budget ordinaire, et *demande* en conséquence que le Secrétaire général formule des propositions spécifiques pour leur intégration complète lors de la préparation du budget-programme pour 2011-2013 ;
5. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A35-10.

A27-9 : Actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol

L'Assemblée,

Considérant les récents actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale qui ont entraîné la mort de nombreux innocents et la destruction d'aéronefs civils, et exprimant sa plus vive sympathie aux familles de tous ceux qui sont morts par suite de ces actes criminels,

Constatant avec horreur la répétition d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction totale d'aéronefs civils en vol et à en tuer tous les occupants,

Reconnaissant que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale constituent un délit grave, en violation du droit international,

Rappelant ses résolutions A17-1 et A27-7,

Prenant note de la résolution 635 du Conseil de sécurité des Nations Unies,

1. *Condamne* énergiquement tous les récents actes criminels de destruction en vol commis contre des aéronefs civils ;
2. *Demande* instamment aux États membres d'intensifier leurs efforts pour mettre pleinement en œuvre les normes, pratiques recommandées et procédures relatives à la sûreté de l'aviation élaborées par l'OACI, et de prendre des mesures de sûreté additionnelles appropriées chaque fois que l'accroissement de la menace le justifie ;
3. *Demande* aux États membres qui le peuvent d'augmenter l'aide technique, financière et matérielle aux États qui en ont besoin pour assurer une application universelle de ces dispositions ;
4. *Prie instamment* les États membres d'accélérer les études et les recherches relatives à la détection des explosifs et au matériel de sûreté, en vue de permettre leur application aussi rapide et généralisée que possible, et de participer activement à l'élaboration d'un régime international de marquage des explosifs en vue de leur détectabilité ;
5. *Charge* le Conseil de prendre les mesures nécessaires pour que ses travaux et ceux de ses organes subsidiaires reprennent aussitôt que possible à l'issue de l'Assemblée, afin d'achever dans les plus brefs délais l'ensemble du programme qu'il a adopté dans sa résolution du 16 février 1989 et d'entreprendre toute autre action qu'il pourrait estimer nécessaire.

AUTRES QUESTIONS RELATIVES À L'INTERVENTION ILLICITE**A36-19 : Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)**

L'Assemblée,

Exprimant sa profonde inquiétude devant la menace posée à l'aviation civile à l'échelle mondiale par les actes terroristes, et en particulier la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS), les autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars,

Rappelant les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies 61/66 sur le commerce illicite des armes légères et de petit calibre sous tous ses aspects, 60/77 sur la prévention de l'accès aux systèmes portatifs de défense aérienne, de leur transfert et de leur utilisation illicites, 61/71 sur l'assistance aux États pour l'arrêt de la circulation illicite et la collecte des armes légères et de petit calibre, et 60/288 sur la Stratégie mondiale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme,

Prenant note de l'Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre (A/60/88) et de l'Arrangement de Wassenaar sur les contrôles à l'exportation d'armes conventionnelles et de biens et technologies à double usage, Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS, ainsi que de la Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes,

Notant avec satisfaction les efforts faits par d'autres organisations internationales et régionales en vue de mettre au point une riposte plus complète et harmonisée à la menace posée contre l'aviation civile par les MANPADS,

Reconnaissant que la menace particulière des MANPADS appelle une démarche globale et des politiques responsables de la part des États,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures nécessaires pour exercer un contrôle strict et efficace sur l'importation, l'exportation, le transfert ou le retransfert et la gestion des stocks des MANPADS et sur la formation et les technologies connexes, ainsi que pour limiter le transfert des capacités de production des MANPADS ;
2. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils coopèrent aux niveaux international, régional et sous-régional, afin de renforcer et de coordonner les efforts internationaux visant à mettre en œuvre des contre-mesures soigneusement choisies pour leur efficacité et leur coût, et à combattre la menace posée par les MANPADS ;
3. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils prennent les mesures nécessaires pour assurer la destruction des MANPADS non autorisés sur leur territoire, aussitôt que possible ;
4. *Prie instamment* tous les États contractants de mettre en œuvre l'Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre illicites visées par la résolution 61/66 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur le commerce illicite des armes légères et de petit calibre sous tous ses aspects ;
5. *Prie instamment* tous les États contractants d'appliquer les principes définis dans les Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS de l'Arrangement de Wassenaar ;
6. *Charge* le Conseil de demander que le Secrétaire général suive de manière permanente la menace posée à l'aviation civile par les MANPADS, élabore continuellement des mesures appropriées pour lutter contre cette menace et invite périodiquement les États contractants à informer l'Organisation de l'état de mise en œuvre de la résolution et des mesures prises pour satisfaire ses besoins ;
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A35-11.

A35-2 : Application de l'article IV de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection

L'Assemblée,

Reconnaissant l'importance de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection dans la prévention des actes illicites contre l'aviation civile,

Consciente de la proposition actuelle faite par la Commission technique internationale des explosifs d'amender l'annexe technique à la Convention afin d'augmenter la concentration minimale requise du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse,

Tenant compte du fait qu'il est souhaitable de préserver un régime uniforme pour le système de détection des explosifs, notamment après l'amendement de l'annexe technique,

Notant la recommandation du Comité juridique sous sa forme approuvée par le Conseil, selon laquelle l'article IV de la Convention devrait être appliqué mutatis mutandis aux explosifs qui ne sont pas marqués conformément aux dispositions amendées de l'annexe technique,

Prie instamment les États contractants de l'OACI qui sont parties à la Convention d'en appliquer l'article IV dans leurs relations mutuelles de la manière suivante :

- 1) Les explosifs qui, au moment de la fabrication, répondaient aux exigences de la 2^e partie de l'annexe technique, mais qui n'y répondent plus en raison de l'amendement mentionné ci-dessus, à savoir augmenter la concentration minimale requise du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse, seront régis par les dispositions de l'article IV, paragraphes 2 et 3, à compter de l'entrée en vigueur de l'amendement en question.
- 2) En conséquence, lorsqu'un tel amendement de la 2^e partie de l'annexe technique entrera en vigueur, chaque État partie n'ayant pas expressément formulé d'objection à l'amendement prendra les mesures nécessaires pour s'assurer :
 - a) que tous les stocks d'explosifs sur son territoire dont il est fait mention au paragraphe précédent soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de trois ans à dater de l'entrée en vigueur dudit amendement, si les explosifs en question ne sont pas détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police ;
 - b) que tous les stocks d'explosifs dont il est question à l'alinéa a), qui sont détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police et qui ne sont pas incorporés en tant que partie intégrante dans des engins militaires dûment autorisés, soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de quinze ans à compter de l'entrée en vigueur dudit amendement.
- 3) Le précédent paragraphe s'appliquera à tout État partie qui retire son objection à l'amendement, à compter de la date à laquelle il indique qu'il consent à y être lié.
- 4) Les paragraphes ci-dessus s'appliqueront mutatis mutandis à tout amendement futur de l'annexe technique, à moins qu'un État contractant ne notifie à tous les autres États contractants et au Conseil qu'il n'accepte pas cette application. Une telle notification aura lieu dans la période de 90 jours mentionnée au paragraphe 3 de l'article VII de la Convention.

A20-1 : Détournement et capture d'un aéronef civil libanais par des aéronefs militaires israéliens

A22-5 : Sabotage et destruction d'un aéronef civil cubain en service régulier dans les Caraïbes, entraînant la mort de 73 passagers et membres d'équipage

A35-1 : Actes de terrorisme et de destruction d'aéronefs civils russes ayant causé la mort de 90 personnes — passagers et membres d'équipage

A41-19 : Cybersécurité dans l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré constitué de systèmes qui sont essentiels 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, de l'intégrité et de la confidentialité de l'information, des données et des systèmes,

Consciente que les cybermenaces pesant sur l'aviation civile sont en évolution rapide et constante, que l'aviation demeure une cible pour ceux qui mettent en œuvre des cybermenaces ou des menaces physiques, et que ces cybermenaces peuvent évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

Notant que tous les événements de cybersécurité qui compromettent la sécurité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels,

Constatant 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 de l'aviation 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) renforceraient 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 prendre en compte la cybersécurité et la cyberrésilience des systèmes, des données et des informations critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces et les cyberrisques, notamment les interfaces communes entre l'aviation civile et l'aviation militaire,

Considérant la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné de cybersécurité de l'aviation, et de favoriser la cybersécurité et la cyberrésilience du système mondial de l'aviation face aux cybermenaces qui peuvent compromettre la sécurité et/ou la sûreté de l'aviation civile,

Notant le rôle mobilisateur de l'OACI et le travail qu'elle mène en matière de cybersécurité et de cyberrésilience de l'aviation, dans les différentes disciplines aéronautiques,

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

Mesurant l'importance d'élaborer des principes clairs de gouvernance et de responsabilité au niveau national en matière de cybersécurité de l'aviation civile, notamment en désignant une autorité nationale compétente responsable de la cybersécurité de l'aviation en coordination avec les autorités et agences nationales concernées,

Prenant acte de la valeur des initiatives, plans d'action, publications et autres médias conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et intégrée,

1. *Prie* instamment les États membres d'adopter et de ratifier 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 faire face aux cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :

- a) mettre en œuvre la Stratégie de cybersécurité de l'aviation civile de l'OACI et s'appuyer sur le Plan d'action pour la cybersécurité de l'OACI afin de faciliter la mise en œuvre de la Stratégie ;
- b) désigner l'autorité compétente pour les questions liées à la cybersécurité de l'aviation et définir les rapports entre cette autorité et les organismes nationaux concernés ;
- c) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité de l'aviation civile ;
- d) élaborer et mettre en œuvre un cadre de gestion des risques pour la cybersécurité solide et fondé sur les pratiques pertinentes en matière de gestion des risques pour la sécurité et la sûreté, et adopter une approche axée sur le risque pour protéger des cybermenaces les systèmes, les informations et les données critiques de l'aviation civile ;
- e) établir des politiques et des instruments et affecter des ressources 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 protégés et résistants ; les données soient sécurisées et disponibles pendant le stockage et le transfert ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des plans de reprise à la suite d'incident soient élaborés et mis en pratique ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- f) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité de l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;
- g) encourager la coopération civilo-militaire visant à recenser, protéger et surveiller les vulnérabilités et les flux de données communs aux connexions entre les systèmes d'aviation civils et militaires, et coopérer aux fins de la gestion des cybermenaces communes et de la reprise à la suite de cyberincidents ;
- h) 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 ;

- i) créer et faire respecter une solide culture de cybersécurité dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile ;
- j) encourager les États à continuer d'apporter leur contribution à l'OACI en vue d'élaborer des normes internationales, des stratégies et des bonnes pratiques visant à renforcer la cybersécurité et la cyberrésilience de l'aviation ;
- k) continuer de collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la sécurité de l'aviation, la sûreté de l'aviation, la facilitation, la navigation aérienne, la communication, la surveillance, la gestion de la circulation aérienne, l'exploitation technique, la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

3. *Charge l'OACI :*

- a) de continuer d'encourager l'adoption et la ratification universelles de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et du *Protocole complémentaire pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) ;
 - b) de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité et de cyberrésilience soient examinées et coordonnées dans toutes les disciplines pertinentes au moyen du nouveau mécanisme d'examen des questions de cybersécurité de l'aviation à l'OACI.
-

PARTIE VIII. ORGANISATION ET PERSONNEL

QUESTIONS D'ORGANISATION

A40-20 : Amélioration de l'efficacité et l'efficience de l'OACI

A32-1 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI (mesures pour la poursuite des améliorations pendant et après le triennat 1999-2001)

A33-3 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI (face à de nouveaux défis)

A22-7 : Statut du Corps commun d'inspection

POLITIQUE GÉNÉRALE RELATIVE AU PERSONNEL

A1-51 : Politique relative au personnel

Attendu que l'Assemblée a examiné les mesures prises par le Conseil intérimaire pour élaborer et perfectionner les principes et règlements relatifs aux modalités du service applicables au personnel de l'Organisation provisoire,

Attendu qu'il appartient au Conseil de déterminer lesdites modalités du service pour le personnel de l'Organisation permanente,

Attendu que l'Assemblée prend note du fait qu'il n'a pas été possible pour l'Organisation provisoire d'atteindre, dans le recrutement du personnel du Secrétariat, le degré d'internationalisation souhaitable,

L'Assemblée décide en conséquence :

1. d'entériner en principe les règlements du personnel élaborés par le Conseil intérimaire et de préconiser leur maintien, sauf modification éventuelle par décision du Conseil ;
2. que des règlements relatifs au personnel soient établis sur une base permanente en s'inspirant des règlements de l'Organisation provisoire et en tenant compte, entre autres, des recommandations contenues dans le Rapport final de la Commission n° 5 (Doc 4383 A1-AD/29) ;
3. que le Conseil doit établir une réglementation afférente au détachement du personnel qualifié des États contractants auprès du Secrétariat, dans tous les cas où de telles mesures serviraient les intérêts de l'Organisation.

**A38-21 : Limitation du nombre de mandats pour les postes
de Secrétaire général et de Président du Conseil**

L'Assemblée,

Tenant compte de la résolution 51/241 « Renforcement du système des Nations Unies » adoptée à l'unanimité en 1997 par l'Assemblée générale des Nations Unies, qui recommande de fixer le mandat des chefs de l'administration des programmes, fonds et autres organismes relevant de l'Assemblée ou du Conseil économique et social des Nations Unies à quatre ans dans tous les cas, ce mandat étant renouvelable une fois, et qui encourage les institutions spécialisées des Nations Unies à envisager d'établir des mandats de durée uniforme et limités en nombre pour le chef de leur secrétariat,

Considérant que, en vertu de l'article 58 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), l'Assemblée peut établir les règles suivant lesquelles le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi du Secrétaire général,

Considérant que, les 2 et 9 juin 2006, le Conseil a décidé que le Secrétaire général est nommé pour un mandat fixé à trois ou quatre ans, et qu'un Secrétaire général qui a rempli deux mandats ne peut pas être nommé pour un troisième mandat,

Considérant que, le 22 juin 2011, le Conseil a décidé que la durée de toutes les nominations futures d'un Secrétaire général devrait être de trois ans et qu'elle ne devrait pas varier de trois à quatre ans ou être de quatre ans dans des cas exceptionnels,

Considérant que l'article 51 ne spécifie pas le nombre de fois qu'un Président du Conseil peut être réélu, ce qui laisse la possibilité d'appliquer en pratique une limite raisonnable,

Reconnaissant qu'il est souhaitable et approprié d'établir des limites au nombre des mandats du Secrétaire général et du Président du Conseil parce que, tout en laissant aux titulaires un délai raisonnable pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil lorsqu'ils ont pris leurs fonctions, de telles limites contribueront à ce que l'OACI bénéficie périodiquement d'un regard neuf et d'une expertise nouvelle au plus haut niveau, ainsi que du plus large éventail de styles de direction et de la plus large diversité culturelle et régionale qu'apportera un changement régulier des titulaires des plus hautes fonctions,

Reconnaissant que, pour les mêmes raisons, il est souhaitable d'appliquer ces limites de façon telle que l'on ne puisse remplir plus de deux mandats complets dans l'une ou l'autre des fonctions de Président du Conseil et de Secrétaire général ou dans ces deux fonctions prises ensemble,

1. *Prend note* de la décision du Conseil fixant une limite de deux mandats à la fonction de Secrétaire général, la durée de chacun de ces mandats étant de trois ans ;
2. *Invite instamment* les États membres à ne pas proposer comme candidat, et *demande* au Conseil de ne pas admettre comme candidat à la présidence du Conseil quiconque aura rempli, à la date de la prise de fonctions, un total de deux mandats complets dans cette fonction ;
3. *Invite instamment* les États membres à ne pas proposer comme candidat, et *demande* au Conseil de ne pas admettre comme candidat à la présidence du Conseil ou au poste de Secrétaire général quiconque aurait rempli, à la fin de son mandat, un total de plus de deux mandats complets à ces deux postes ;
4. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A36-28.

A21-12 : Commission de la fonction publique internationale

A2-27 : Privilèges et immunités accordés à l'OACI

RECRUTEMENT ET DÉPLOIEMENT

A4-31 : Représentation géographique des États contractants au sein du Secrétariat

L'Assemblée,

Considérant qu'elle peut, aux termes de l'article 58 de la Convention, établir les règles régissant la détermination par le Conseil de la méthode à suivre pour le recrutement et la cessation d'emploi du Secrétaire général et du personnel de l'Organisation,

Considérant que les principes qui figurent dans le Code du personnel de l'OACI (1^{re} partie — Politique générale. A — Politique de recrutement) prévoient que le recrutement s'effectuera sur une base géographique aussi large que possible et devra viser, dans la mesure du possible, à une répartition équilibrée des ressortissants des différents États contractants au sein du Secrétariat,

Considérant qu'il appert du rapport du Conseil à la présente Assemblée (Doc 6980 A4-AD/1), qu'il n'a pas été possible jusqu'à maintenant de mettre intégralement en application ces principes et que le personnel international appartient pour une large part à un groupe d'États ayant la même origine historique et politique et utilisant une langue commune,

Charge le Conseil de prendre, sans nuire au rendement indispensable, ni restreindre la responsabilité expresse incombant au Secrétaire général, les mesures propres à assurer une représentation géographique équilibrée des ressortissants des États contractants au sein du personnel de l'Organisation.

A14-6 : Application du principe d'une répartition géographique équitable dans le personnel du Secrétariat et des bureaux régionaux de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que l'article 58 de la Convention de Chicago dispose que, sous réserve des règlements établis par l'Assemblée, le Conseil détermine le mode de nomination du personnel de l'Organisation,

Considérant que le Conseil procède à l'heure actuelle à une étude de la structure du Secrétariat, de la politique de recrutement et des conditions d'emploi,

Considérant que la plus grande partie de la charge de la direction et de l'administration du Secrétariat de l'OACI a été supportée jusqu'à présent par des fonctionnaires recrutés dans les États contractants les plus développés,

Considérant que d'autres États contractants moins développés disposeront peut-être bientôt parmi leur personnel d'un nombre croissant de personnes susceptibles d'être recrutées à tous les niveaux,

Considérant qu'il est extrêmement souhaitable que des membres du personnel d'un aussi grand nombre de ces États qu'il est pratiquement possible participent au travail du Secrétariat de l'OACI,

Décide :

1. que lors du recrutement du personnel ou du renouvellement des contrats du personnel actuel, le principe d'une répartition géographique équitable devra être dûment pris en considération ainsi que tous les autres facteurs pertinents ;
2. que, exception faite du personnel des services généraux et des services linguistiques, le Conseil adoptera une politique de recrutement prévoyant une plus grande proportion de contrats à court terme, dont la durée initiale n'excédera pas trois ans et qui pourront être reconduits chaque fois pour une durée maximum de trois ans ;
3. que, dans les cas où l'on souhaite recruter un fonctionnaire d'un État contractant, le Secrétaire général prendra toutes les mesures pratiques voulues pour obtenir le consentement et la coopération dudit État et, s'il y a lieu, son avis sur l'aptitude du fonctionnaire en question à remplir les fonctions qu'on lui destine.

A24-20 : Respect et application du principe d'une représentation géographique équitable aux postes du Secrétariat de l'OACI

L'Assemblée,

Agissant conformément à sa résolution A14-6, et en particulier au paragraphe 2 de cette résolution, qui porte sur le principe d'une représentation géographique équitable aux postes du Secrétariat de l'OACI,

Considérant qu'il est hautement souhaitable de respecter ce principe ainsi que d'autres critères lors du recrutement de personnel et du renouvellement des contrats du personnel,

Reconnaissant le désir qu'ont les États contractants de parvenir à une meilleure compréhension et à une coopération accrue en développant davantage le caractère international de l'Organisation,

Réaffirmant l'intérêt général que les États contractants portent au maintien d'un haut niveau de compétence technique et d'efficacité,

1. *Décide* que le Conseil devrait d'urgence :

- a) adopter des mesures propres à assurer une répartition géographique plus équitable des postes du Secrétariat de l'OACI, de telle sorte que les différentes régions du monde soient, dans la mesure du possible, à même d'obtenir une représentation adéquate ;
- b) instaurer une politique de recrutement, portant notamment sur la sélection, la promotion, le renouvellement des contrats, la durée des contrats, la prolongation de la durée de service, la cessation d'emploi et autres questions connexes, afin de concrétiser le principe d'une représentation équilibrée de tous les États contractants des différentes régions ;
- c) revoir les usages actuels en matière de nomination et de promotion et adopter des principes, des politiques et des méthodes régissant la nomination, la cessation d'emploi, la promotion, la prolongation de la durée de service, le renouvellement et la durée des contrats en ce qui concerne les postes clés du Secrétariat de l'OACI ;
- d) adopter de nouvelles mesures propres à assurer la mise en application prompte et effective des politiques, méthodes et procédures établies en application des alinéas a), b) et c) ci-dessus ;

- e) faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée en 1986 sur les mesures qu'il aura adoptées pour donner suite à la présente résolution, en se fondant sur les rapports annuels intérimaires que lui aura soumis le Secrétaire général.
2. *Invite* les États contractants, à encourager les personnes qualifiées à poser leur candidature aux postes vacants dans la catégorie des administrateurs.

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

L'Assemblée,

Consciente que les femmes constituent la moitié de la population mondiale,

Consciente aussi que la promotion de l'égalité des sexes s'inscrit dans le cadre de la lutte contre toutes les discriminations et contribue à une plus grande diversité,

Notant que lors de la 23^e session spéciale de l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU) tenue en juin 2000, après avoir passé en revue la mise en œuvre de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing adoptés durant la quatrième Conférence mondiale sur les femmes en septembre 1995, les gouvernements se sont engagés à prendre de nouvelles mesures destinées à accélérer la mise en œuvre du Programme d'action et à assurer la concrétisation intégrale des engagements en faveur de l'égalité des sexes, du développement et de la paix,

Considérant que la résolution A/RES/69/151 de l'AGNU adoptée le 18 décembre 2014 souligne la nécessité évoquée dans des résolutions précédentes et ayant trait au « renforcement des dispositifs institutionnels d'appui à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes », et invite tous les acteurs, notamment les institutions spécialisées de l'ONU et le secteur privé, à intensifier et à accélérer les mesures visant à assurer une mise en œuvre complète et efficace de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing,

Notant qu'en septembre 2015, au Sommet des Nations Unies sur le développement durable de 2015, les dirigeants du monde entier se sont rassemblés au siège de l'ONU à New York pour adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030, engageant leurs pays à un nouveau partenariat mondial visant à réduire l'extrême pauvreté, et établissant une série d'objectifs et de cibles connus sous le nom d'objectifs de développement durable, dont le cinquième objectif vise à parvenir à l'égalité des sexes et à autonomiser les femmes et les filles,

Se félicitant des résultats de la Réunion de mobilisation des dirigeants du monde en faveur de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes de septembre 2015, lors de laquelle plus de 80 dirigeants mondiaux se sont engagés à mettre fin à la discrimination contre les femmes et à adopter de nouvelles mesures et cibles pour accélérer la réalisation de l'autonomisation des femmes et de l'égalité des sexes,

Constatant que l'égalité des sexes et l'accès à des emplois décents pourraient augmenter le volume de ressources humaines qualifiées disponibles pour notre secteur de l'aviation,

Notant avec satisfaction les thèmes d'ONU Femmes pour la célébration de la Journée internationale des femmes chaque année, qui font de la commémoration de la Journée un point de ralliement pour renforcer le soutien aux droits et à la participation des femmes dans les domaines politique et économique et les capacités de prise de décision,

Soulignant qu'en 2022, 27 ans après l'adoption du Programme d'action, des niveaux importants d'inégalité entre les femmes et les hommes subsistent dans des domaines critiques qui comprennent, mais sans s'y limiter, l'accès à un travail décent et l'élimination de l'écart salarial entre les sexes,

Rappelant aussi le Programme d'action de Beijing de 1995, dans lequel le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies demandait instamment aux organisations internationales et aux institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OACI, d'établir des programmes afin d'atteindre l'objectif d'une représentation des sexes parfaitement équilibrée (50-50) à tous les niveaux,

Notant que la réalisation de l'égalité entre les sexes dans l'aviation nécessite une mobilisation à quatre niveaux différents, celui des États membres, des organes directeurs et techniques de l'OACI, du Secrétariat de l'OACI et du secteur de l'aviation, que l'OACI doit prendre en compte de manière exhaustive et globale dans l'élaboration de ses programmes et politiques en matière d'égalité entre les sexes et dans les rapports sur leurs résultats,

Consciente que la politique de l'OACI en matière d'égalité entre les sexes doit être fondée sur des données et des statistiques complètes concernant les quatre niveaux susmentionnés, recueillies et présentées sur une base pluriannuelle et accompagnées d'une répartition géographique,

Considérant que l'élaboration des politiques et des programmes de l'OACI devrait être fondée sur des échanges plus larges entre toutes les parties prenantes concernées, telles que les États, d'autres organisations internationales, le secteur de l'aviation, les universités et la société civile,

Notant que, comme le demandait l'Assemblée par la résolution A39-30, le Programme OACI pour l'égalité des sexes a été établi en 2017 avec le principal objectif de faciliter et de coordonner des programmes et projets ciblés pour permettre de progresser vers l'objectif de l'égalité des sexes à l'horizon 2030, en particulier aux postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, au sein de l'OACI, des États et du secteur mondial de l'aviation, et de faire des rapports périodiques à ce sujet,

Notant avec satisfaction les progrès réalisés par l'OACI et les États membres en application de la résolution A39-30 de l'Assemblée, tout en notant avec regret que les progrès vers l'égalité des sexes restent limités et trop lents,

Reconnaissant que les nominations au Secrétariat de l'OACI sont fondées sur le mérite, compte dûment tenu de l'importance de recruter le personnel sur une base géographique aussi large que possible et d'assurer la représentation équitable des deux sexes,

Constatant que, nonobstant les défis qui subsistent, l'OACI devrait continuer de se centrer davantage sur les droits des femmes et l'égalité entre les sexes en faisant sa part dans la promotion des objectifs de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing et du cinquième Objectif de développement durable de l'ONU, et que des mesures nouvelles et ambitieuses sont requises d'urgence pour atteindre cet objectif,

Prenant note de la résolution adoptée le 20 juillet 2022 par l'Assemblée générale des Nations Unies, laquelle a proclamé le 24 juin Journée internationale des femmes dans la diplomatie,

1. *Réaffirme* son engagement à renforcer l'égalité entre les sexes et la promotion de la femme en appuyant le cinquième objectif de développement durable : *Assurer l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles*, y compris en visant à atteindre l'objectif ambitieux d'une représentation 50-50 (femmes-hommes) d'ici 2030 à tous les postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur dans le secteur mondial de l'aviation ;

2. *Réaffirme aussi* le rôle essentiel et catalyseur de l'Assemblée et du Conseil de l'OACI dans la promotion de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes et des filles, et encourage les États membres à tenir compte des recommandations de la *Déclaration sur une meilleure représentation des sexes dans les organes directeurs et techniques de l'OACI*, et à accorder toute l'attention voulue à l'égalité des chances dans les candidatures de femmes qualifiées aux postes de représentants et autres experts aux organes, groupes et réunions de l'OACI ;

3. *Demande* au Secrétaire général d'inclure une évaluation des progrès accomplis sur la base de la présente déclaration dans son rapport annuel au Conseil sur la mise en œuvre du Programme OACI pour l'égalité des sexes et son plan de mise en œuvre ;

4. *Encourage* les États à mettre un accent particulier sur l'égalité des sexes lorsqu'ils proposent des candidats aux postes de direction et de décision du Secrétariat de l'OACI ;
5. *Prie instamment* les États, les organisations régionales et internationales de l'aviation et l'industrie aéronautique internationale d'adopter une position et des engagements fermes et déterminés pour faire avancer les droits des femmes, et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer l'égalité entre les sexes en appuyant des politiques ainsi que l'établissement et l'amélioration de programmes et projets visant à améliorer les perspectives de carrière des femmes au sein des organes directeurs et techniques de l'OACI, du Secrétariat de l'OACI et du secteur mondial de l'aviation ;
6. *Invite* les États à envisager de fixer des cibles et des objectifs ambitieux en ce qui concerne l'égalité entre les sexes dans les effectifs de l'aéronautique, en particulier dans les fonctions d'administration de haut niveau, techniques et de direction, et à assortir ces engagements d'un financement adéquat en attribuant un budget suffisant et en mobilisant des ressources financières de toutes provenances ;
7. *Convient*, à cet égard, qu'un objectif intermédiaire tel que 25 d'ici 2025 élaboré par l'IATA, selon lequel le nombre de femmes occupant des postes aux échelons supérieurs et dans des domaines sous-représentés devrait être augmenté de 25 pour cent ou jusqu'à un minimum de 25 pour cent d'ici 2025, devrait servir d'inspiration à toutes les catégories de parties prenantes de l'aviation, y compris l'OACI ;
8. *Prie instamment* les États membres et encourage les parties prenantes, le cas échéant, à combler les lacunes et à relever les défis, à prendre des actions spécifiques, mesurables et limitées dans le temps et à mobiliser des ressources financières adéquates afin de faire progresser l'égalité entre les sexes, de renforcer l'efficacité et la responsabilisation des institutions à tous les niveaux pour promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation de toutes les femmes et les filles et, en tant que de besoin, d'intégrer une perspective de genre dans leurs politiques, plans et processus en matière d'aviation civile ;
9. *Invite* les États à mieux faire connaître les perspectives professionnelles pour les filles et les femmes dans l'aviation et à tirer parti, à cet égard, des modèles de femmes qui ont réussi dans ce secteur ;
10. *Prie instamment* les États, dans le cadre des engagements nationaux envers l'égalité des sexes, de coopérer avec l'Organisation en partageant les pratiques optimales et en travaillant en partenariat avec l'OACI dans des programmes et des projets visant à accroître le pool de femmes dans le secteur de l'aviation et à encourager les femmes à développer plus avant leur carrière en aviation, notamment par la promotion des femmes dans des carrières en aviation réalisée par des ministères d'État responsables de l'enseignement supérieur ;
11. *Demande* à l'OACI de produire des statistiques pluriannuelles et détaillées sur l'égalité entre les sexes, en soulignant les progrès réalisés à tous les niveaux, et de présenter ces statistiques dans son rapport annuel sur la mise en œuvre du Programme pour l'égalité des sexes et son plan de mise en œuvre, et tous les trois ans à l'Assemblée, et invite les États à soutenir l'OACI dans cette entreprise ;
12. *Demande* à l'OACI d'élaborer un nouveau plan 2.0 de mise en œuvre du Programme pour l'égalité des sexes afin de renforcer l'égalité entre les sexes et l'autonomisation des femmes dans l'Organisation et le secteur de l'aviation ;
13. *Demande en outre* à l'OACI d'inclure l'égalité des sexes comme élément central de sa stratégie et de ses politiques en matière de ressources humaines, en élaborant une approche exhaustive portant notamment sur le recrutement, le perfectionnement professionnel, les promotions, la formation et les conditions de travail, afin de permettre un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle ;
14. *Suggère* de renforcer les partenariats pour l'égalité des sexes entre l'OACI et le secteur aéronautique, les États membres, les organisations internationales et la société civile, afin de promouvoir, de partager et d'échanger les bonnes pratiques ;

15. *Encourage* l'OACI à renforcer la responsabilité du Secrétariat en ce qui concerne la mise en œuvre des engagements en matière d'égalité des sexes et d'autonomisation des femmes et des filles par la mise en œuvre continue du Programme OACI pour l'égalité des sexes, en particulier dans le cadre du système des Nations Unies ;

16. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A39-30.

A40-4, Appendice M : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

A1-51, Paragraphe 3 : Détachement de personnel

NOMINATIONS ET AVANCEMENT

A1-8 : Nominations et avancement au sein de l'OACI

Considérant que l'article 58 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que sous réserve de toutes règles établies par l'Assemblée de l'OACI et conformément aux dispositions de la Convention, le Conseil de l'OACI fixera les modes de nomination et de cessation d'emploi, les qualifications et les salaires, les indemnités et les conditions d'emploi du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'OACI et qu'il peut employer ou utiliser les ressortissants nationaux de tout État contractant,

Considérant que la présente Assemblée estime qu'il est souhaitable de définir d'une façon plus précise les méthodes de nomination et d'avancement du personnel de l'OACI,

Considérant que la procédure adoptée par le Conseil intérimaire de l'OPACI, suivant laquelle des bureaux de nomination et d'avancement avaient été créés pour procéder à l'examen des titres des candidats et pour donner son avis sur les nominations et l'avancement du personnel, est approuvée par l'Assemblée,

En conséquence l'Assemblée décide :

- a) que les nominations et l'avancement du personnel de l'Organisation celle du Secrétaire général exceptée, seront faites par le Secrétaire général après avoir examiné les avis exprimés à ce sujet par les bureaux de nomination et d'avancement qui seront créés dans ce but par le Conseil et qui se composeront des membres du Secrétariat que le Conseil peut choisir et fonctionneront suivant les règles de procédure que le Conseil jugera opportun d'établir ;
- b) que les nominations et l'avancement aux postes élevés du personnel susceptibles d'être fixés par le Conseil devront être soumis à l'approbation du Président du Conseil.

SUJETS DIVERS

A3-9 : Caisse de prévoyance du personnel et caisse de pensions

La troisième Assemblée :

5. *Décide* de déléguer au Conseil le pouvoir de choisir les membres du Comité des Pensions du personnel de l'OACI, qui, en vertu des dispositions de l'article 21 des Statuts de la Caisse commune des pensions du personnel des Nations Unies, doivent être choisis par l'Assemblée, ainsi que de fixer le nombre des membres dont ce comité sera composé.

A1-14, Paragraphe 5 : Programme de familiarisation de l'OACI

PARTIE IX. SERVICES LINGUISTIQUES ET ADMINISTRATIFS

SERVICES LINGUISTIQUES

A37-25 : Politique de l'OACI en matière de services linguistiques
--

L'Assemblée,

Considérant que la prestation d'un service de niveau adéquat dans les langues de travail de l'OACI, conformément aux résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée, est d'une haute importance pour la diffusion dans le monde entier de la documentation de l'OACI, en particulier celle des normes et pratiques recommandées (SARP), ainsi que pour le bon fonctionnement de l'Organisation et de ses organes permanents,

Considérant qu'il est essentiel de maintenir la parité et la qualité du service dans toutes les langues de travail de l'Organisation,

Considérant qu'il est d'une importance vitale de veiller à ce que tous les États contractants aient une compréhension uniforme et harmonisée des publications de l'OACI dans toutes les langues de travail de l'Organisation, afin de maintenir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale et de réduire au minimum les incidences de l'aviation sur l'environnement,

1. *Réaffirme* que le multilinguisme est un des principes fondamentaux pour réaliser les objectifs de l'OACI en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies ;
2. *Réaffirme* ses résolutions antérieures sur le renforcement des langues de travail de l'OACI ;
3. *Reconnaît* que les services linguistiques font partie intégrante de tous les programmes de l'OACI ;
4. *Décide* que l'Organisation doit avoir pour objectif constant la parité et la qualité du service dans toutes ses langues de travail ;
5. *Décide* que l'ajout d'une nouvelle langue ne doit pas influencer sur la qualité du service dans les autres langues de travail de l'Organisation ;
6. *Décide* que le Conseil doit continuer à suivre la question des services linguistiques, qui fera l'objet de réexamen ;
7. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer et de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité dans le domaine des services linguistiques ;
8. *Demande* au Secrétaire général de l'OACI d'adhérer aux meilleures pratiques de l'ONU en matière de services linguistiques, notamment en ce qui concerne le recrutement temporaire de personnel en période de pointe et le niveau d'externalisation des traductions et de l'interprétation ;
9. *Charge* le Conseil d'étudier la nécessité d'amender le Doc 7231/11 « Règlement des publications de l'OACI » pour prévoir la diffusion des publications de l'OACI dans toutes les langues de travail de l'Organisation ;

10. *Invite* les États membres qui représentent les langues de travail de l'OACI et qui souhaitent apporter leur soutien à l'Organisation, à créer des centres officiellement reconnus de traduction des publications de l'OACI et à détacher du personnel compétent auprès du Secrétariat de l'OACI, y compris les bureaux régionaux, en vue de réduire les arriérés de traduction et de travailler dans le cadre d'événements spéciaux ;

11. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A31-17.

A22-30 : Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI

L'Assemblée,

Considérant la nécessité de maintenir l'efficacité de l'OACI dans tous les domaines qui touchent à l'aviation civile internationale,

Prenant note des observations formulées au Comité exécutif sur les conclusions du Rapport du Corps commun d'inspection n° JIU/REP/77/5 de juillet 1977 relatives à l'augmentation des coûts des services linguistiques, et notant que les services linguistiques pèsent de plus en plus lourd sur les budgets de l'OACI,

Recommande au Conseil :

1. de garder à l'étude tous les aspects des services linguistiques à l'OACI ;
2. d'examiner, en consultation avec les États, les moyens de soulager le budget de l'OACI du coût croissant des services linguistiques et de faire des suggestions à ce propos.

A22-29 : Emploi des langues à la Commission de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant qu'à sa 21^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil d'étudier tous les aspects financiers des services linguistiques de l'OACI et, notamment, les incidences financières de l'introduction de langues de travail supplémentaires,

Considérant que le Conseil a examiné cette question à ses 83^e, 84^e et 90^e sessions et a procédé dans le WP/17 à une étude très complète de l'emploi des langues tant à l'OACI qu'à l'Organisation des Nations Unies et dans les institutions spécialisées, ainsi que des incidences fonctionnelles et budgétaires du multilinguisme,

Considérant qu'aux termes de la règle 23 du Règlement intérieur de la Commission de navigation aérienne, il appartient au Conseil de déterminer « les langues dans lesquelles se tiennent les débats de la Commission et dans lesquelles est rédigée sa documentation »,

Considérant que si les débats de la Commission de navigation aérienne donnent lieu à une interprétation simultanée dans les quatre langues de l'Organisation, la documentation de la Commission est rédigée et distribuée dans l'une des quatre langues seulement, l'anglais,

Considérant que, selon les règles 64 et 65 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'OACI tous les documents préparatoires ainsi que les recommandations, résolutions et décisions de l'Assemblée sont rédigés et diffusés

en français, en anglais, en espagnol et en russe « et que les interventions faites dans l'une des quatre langues sont interprétées dans les trois autres langues » ; qu'il en est de même en vertu des règles 56 et 57 du Règlement du Conseil ; que le Conseil a en outre décidé, par application de la règle 38 du Règlement intérieur de ses comités permanents, que la documentation de ces comités serait établie dans les quatre langues de l'OACI, que, selon la règle 44 du Règlement intérieur du Comité juridique, les documents de ce comité sont rédigés et distribués dans ces mêmes langues,

Considérant, en outre, que selon l'Article 51 du règlement de procédure de l'Assemblée générale des Nations Unies, les langues officielles et les langues de travail de l'Assemblée générale sont également utilisées dans ses commissions et sous-commissions ; que cette règle est constamment rappelée dans les règlements des conférences convoquées sous l'égide des Nations Unies,

Considérant que cette règle est appliquée dans toutes les institutions spécialisées et qu'il ressort de l'appendice C du WP/17 que la non-translation des documents de la Commission de navigation aérienne est une exception unique dans le système des Nations Unies,

Considérant qu'une telle pratique porte préjudice non seulement aux membres de la Commission, mais aussi aux administrations nationales intéressées à ses travaux et qu'une révision de cette situation permettrait aux États une participation plus large à l'une des activités essentielles de l'OACI,

Considérant qu'il s'avère nécessaire et possible de procéder à cette révision tout en maintenant l'équilibre budgétaire de l'OACI et en situant les dépenses afférentes à sa mise en œuvre dans des limites raisonnables,

Considérant qu'il importe, en conséquence, que les dispositions qui seront prises à cet effet le soient graduellement,

1. *Décide* le principe de la préparation et de la circulation des documents de travail de la Commission de navigation aérienne dans les quatre langues de travail de l'Organisation ;
2. *Charge* le Conseil, en conformité avec sa responsabilité en vertu de la règle 23 du Règlement intérieur de la Commission de navigation aérienne, de contrôler la mise en œuvre progressive de cette décision, en s'efforçant de maintenir, et si possible, accroître l'efficacité de travail de la Commission.

A16-16 : Textes français et espagnol de la Convention

A22-2 : Amendement concernant le texte authentique de la Convention en langue russe

Décision A21 : Emploi limité de l'arabe

(Voir Doc 9113, A21-EX, page 52, § 44:5)

Décision A23 : Utilisation de la langue arabe aux sessions de l'Assemblée

(Voir Doc 9311, A23-EX, Vol. 1, page 18, § 7:29)

**Décision A26 : Élargissement des services en langue arabe
à l'OACI**

(Voir Doc 9489, A26-EX, page 24, § 7:40)

**A29-21 : Renforcement de l'emploi de la langue arabe
à l'OACI**

L'Assemblée,

Rappelant les décisions prises à ses 21^e, 24^e, 26^e et 27^e sessions sur l'adoption de la langue arabe et l'élargissement de son emploi à l'OACI,

Notant que plusieurs États arabes ont versé des contributions volontaires pour renforcer l'emploi de l'arabe au sein de l'Organisation,

Notant le désir des États de langue arabe et d'autres États intéressés d'élargir l'emploi de l'arabe pour inclure toutes les activités de l'OACI, y compris celles du Conseil,

1. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour renforcer progressivement les services d'interprétation et de traduction en langue arabe à compter du 1^{er} janvier 1993, y compris au Conseil ;
2. *Demande* au Conseil de suivre attentivement ces mesures dans le but de s'assurer que l'emploi de la langue arabe à l'OACI atteindra le même niveau que celui des autres langues de l'Organisation au plus tard à la fin de 1998 ;
3. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur l'application de cette résolution.

Décision A22 : Introduction de la langue chinoise à l'OACI

(Voir Doc 9210, A22-EX, page 51, § 17:1 et 17:2)

**A31-16 : Renforcement de l'emploi de la langue chinoise
à l'OACI**

L'Assemblée,

Rappelant les décisions prises à sa 22^e session et à la 140^e session du Conseil sur l'adoption de la langue chinoise et l'élargissement de son emploi à l'OACI,

Notant que l'emploi de la langue chinoise se limite uniquement à l'interprétation pendant les sessions de l'Assemblée et du Conseil,

Notant que la République populaire de Chine a versé des contributions volontaires pour renforcer l'emploi du chinois dans l'Organisation,

Notant l'importance de l'élargissement de l'emploi de la langue chinoise à toutes les activités de l'OACI,

1. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires en vue d'intensifier progressivement l'emploi de la langue chinoise dans les services d'interprétation et de traduction ;
2. *Demande* au Conseil de suivre de près ces mesures pour faire en sorte que l'emploi de la langue chinoise à l'OACI atteigne le même niveau que celui des autres langues de l'Organisation d'ici la fin de l'année 2001, dans les limites des ressources de l'Organisation ;
3. *Demande* au Secrétaire général d'établir le texte authentique en langue chinoise de la Convention de Chicago en vue de son adoption lors d'une conférence internationale qui se tiendra au cours de la prochaine session de l'Assemblée ;
4. *Demande* au Conseil de présenter un rapport sur la mise en œuvre de la présente résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI.

A32-2 : Amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* concernant le texte authentique en langue chinoise

A32-3 : Ratification du Protocole portant amendement de la clause finale de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*

SERVICES ADMINISTRATIFS

A31-1 : Emblème et sceau officiels de l'OACI

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

A1-54 : Publications de l'OACI

Attendu qu'un des buts essentiels de l'Organisation est de communiquer aux États contractants, sous forme de documents convenables, les résultats des travaux de l'Organisation et la documentation relative à son activité,

Attendu que l'Assemblée manifeste le souci le plus vif de réduire les délais de production et de diffusion, d'éviter que certains textes ne fassent double emploi, et de réduire enfin le plus possible, les dépenses afférentes à ce chapitre,

L'Assemblée décide en conséquence ce qui suit :

1. Le programme de publications de l'Organisation devra comprendre un bulletin mensuel, les comptes rendus des séances, les standards, les manuels régionaux, les glossaires en plusieurs langues et tous autres documents dont le Conseil, sur les recommandations du Comité des Publications, estimera la publication nécessaire pour que soient atteints les buts de l'Organisation, dans les limites budgétaires prévues pour chaque exercice financier ;
2. Le Conseil devra établir des règlements s'appliquant à toutes les phases de l'élaboration et de la diffusion des documents. Ces règlements devront préciser les rapports entre les comités permanents intéressés du Conseil et une autorité centrale qui, au sein du Secrétariat, aura pleine et entière responsabilité pour coordonner tous les aspects du service des publications ;
3. Le Secrétaire général devra soumettre au Conseil des recommandations relatives à l'élaboration desdits règlements, en particulier pour ce qui est du format, de la typographie, du volume des documents et des moyens de reproduction ; il importera de tenir compte des exigences des usagers ; des économies considérables qui pourraient être réalisées en étendant l'usage des tirages en offset ; de l'utilité d'établir une liste précise des commandes permanentes à titre onéreux pour éviter tout gaspillage ; des avantages présentés par la reproduction sur place de certains documents en dehors du Canada ; de la préparation et de la mise en vente d'un répertoire complet des publications de l'OACI ; de l'application d'une politique des prix uniformes ; enfin de la désignation, dans différentes parties du monde, d'agences destinées à assurer la vente des publications de l'OACI.

A24-21 : Publication et distribution de la documentation

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à la résolution A1-54, l'Assemblée a manifesté dès le début de l'Organisation le souci de réduire les délais de production et de diffusion des publications et de la documentation de l'OACI,

Ayant à l'esprit la nécessité de la réalisation d'économies et la recherche d'efficacité dans les travaux de l'Organisation, la distribution des documents et la conduite des réunions,

Considérant les normes et accords en vigueur au sein de l'OACI en ce qui concerne les langues de travail,

Considérant qu'il est primordial de reconnaître effectivement en matière de publication et de documentation l'importance égale des langues de travail convenues dans tous les domaines et aspects de la vie de l'Organisation,

Considérant qu'il existe déjà d'autres résolutions de l'Assemblée par lesquelles il a été décidé des langues utilisées à la Commission de navigation aérienne, en vertu de ce principe d'égalité catégoriquement reconnu,

Considérant que tous les États usagers doivent avoir des possibilités équitables et égales de consulter la documentation produite par l'Organisation dans les diverses langues de travail convenues,

1. *Adopte* comme principe de la politique relative aux publications et à la documentation de l'Organisation la diffusion simultanée dans toutes les langues de travail de l'OACI selon les conditions déterminées par l'Assemblée et le Conseil ;
2. *Charge* le Conseil :
 - a) d'appliquer en étroite liaison avec le Secrétaire général, le principe de la simultanéité de la distribution dans les langues convenues mentionné ci-dessus, et de suivre de près son application ;

- b) de rendre compte à l'Assemblée, lors de ses sessions futures, de l'application du principe ci-dessus, qui doit être effective et complète.
3. *Invite* les États contractants à coopérer avec l'Organisation pour la réalisation des objectifs de la présente résolution.

A11-16 : Préparation et conduite des réunions

**A16-13 : Fréquence et lieu des sessions ordinaires
de l'Assemblée**

A3-5 : Envoi de documentation pour les réunions de l'OACI

La troisième Assemblée décide :

2. que le Conseil maintiendra autant que possible sa pratique actuelle consistant à expédier les principaux documents à l'appui* des ordres du jour des réunions, 90 jours au moins avant la date d'ouverture de chacune des réunions.

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

* Par « principaux documents à l'appui » on entend le rapport d'examen du problème par le Secrétariat, ainsi que tous les documents ayant une importance suffisante pour justifier leur inclusion dans l'étude entreprise par le Secrétariat. Tous les documents ultérieurs, tels que les observations des États contractants sur l'ordre du jour, seront expédiés le plus tôt possible.

PARTIE X. QUESTIONS FINANCIÈRES

RÈGLEMENT FINANCIER

A36-35 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil a approuvé la création d'un fonds de génération de produits auxiliaires dans le but de donner un nouvel élan aux activités productrices de recettes et d'en renforcer la durabilité tout en accroissant la transparence et l'imputabilité des opérations,

Considérant que le Conseil a approuvé le principe de la budgétisation axée sur les résultats pour mieux aligner les besoins financiers de l'Organisation sur ses résultats planifiés,

Considérant que le Conseil a approuvé l'adoption de normes comptables reconnues internationalement et acceptées par l'Organisation des Nations Unies et par le Conseil des chefs de secrétariat du système des Nations Unies pour application le 1^{er} janvier 2010 ou avant afin d'améliorer la qualité, la comparabilité et la crédibilité des comptes rendus financiers du système des Nations Unies,

Considérant que le Conseil a approuvé un certain nombre de modifications du Règlement financier destinées à en améliorer la clarté et à mieux traduire les procédés et usages qui sont suivis ou le seront avec la mise en place d'un nouveau système financier,

1. *Décide* que les modifications ci-après des paragraphes 5.2 et 6.2 du Règlement financier sont approuvées pour entrer en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2008 ;
2. *Confirme* le Règlement financier approuvé par le Conseil pour entrer en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2008, tel qu'il figure dans l'appendice à la note A35-WP/45, AD/11 ;
3. *Note* que la présente résolution remplace, à compter du 1^{er} janvier 2008, toutes les résolutions antérieures relatives au Règlement financier (A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35, A24-29, A32-29, A33-29 et A35-25) ;
4. *Approuve* les modifications suivantes apportées à la note A36-WP/45, AD/11 :

Paragraphe 5.2 du Règlement financier

- c) indépendamment des alinéas a) et b), jusqu'à concurrence, pour un ou plusieurs exercices financiers non encore soumis à l'Assemblée, de l'excédent des recettes accessoires réelles sur les recettes dont l'Assemblée a tenu compte en votant les crédits pour cet exercice ou ces exercices, afin de financer les dépenses relatives à des projets liés à l'efficacité de l'exécution du Plan d'activités de l'Organisation.

Paragraphe 6.2 du Règlement financier

Un excédent de trésorerie est défini comme étant la différence entre, d'une part, l'excédent accumulé indiqué dans les états financiers au titre du Fonds général et, d'autre part, les contributions à recevoir des États

contractants. Un excédent de trésorerie peut être utilisé pour régler des dépenses et pour financer des déficits dans le fonds renouvelable ouvert en application du § 7.8, sous réserve de l'approbation du Conseil, sauf que l'Assemblée détermine l'usage qui sera fait de l'excédent de trésorerie subsistant à la fin de l'exercice qui précède celui au cours duquel elle tient une session.

A37-29 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil tient compte de la position de l'Assemblée dans l'approbation des budgets et crédits de l'Organisation,

Considérant que le Conseil peut se réunir régulièrement pour s'occuper des exigences et des faits nouveaux en ce qui concerne les sommes prévues,

Considérant que le Conseil doit disposer d'une certaine flexibilité entre les sessions de l'Assemblée pour faire face à des changements dans les besoins de financement,

1. *Décide* que les modifications du paragraphe 5.2 du Règlement financier indiquées en appendice à la note A37-WP/57, AD/14 sont approuvées, avec effet au 1^{er} janvier 2011, et que les autres modifications du Règlement sont confirmées, conformément au paragraphe 14.1 dudit règlement.

A38-28 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil tient respectueusement compte de la position de l'Assemblée dans l'approbation des budgets et crédits de l'Organisation ;

Considérant que le Conseil peut se réunir régulièrement pour s'occuper des exigences et des faits nouveaux en ce qui concerne les crédits votés ;

Considérant que le Conseil doit disposer d'une certaine souplesse entre les sessions de l'Assemblée pour faire face à des changements des besoins de financement ;

Décide que les modifications ci-après des § 5.6 et 7.6 du Règlement financier sont approuvées et confirmées conformément au § 14.1 dudit règlement.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
5.6	Le Secrétaire général, à concurrence de 10 % par crédit pour chaque objectif stratégique ou stratégie de soutien et, au-delà de ce pourcentage, le Conseil, indépendamment de la prérogative que lui donne le § 5.9 d'effectuer des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou stratégies de soutien, peuvent décider de reporter à l'exercice suivant tout crédit non utilisé au cours d'un exercice compris dans la période qui sépare les sessions triennales ordinaires de l'Assemblée. Le total des crédits dépensés et des crédits reportés ne dépasse pas le total des crédits autorisés plus les montants reportés des exercices précédents. Tout solde des crédits non utilisés et les crédits non reportés à l'exercice suivant est annulé sont annulés.	Le Secrétaire général, à concurrence de 10 % par crédit pour chaque objectif stratégique ou stratégie de soutien et, au-delà de ce pourcentage, le Conseil, indépendamment de la prérogative que lui donne le § 5.9 d'effectuer des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou stratégies de soutien, peuvent décider de reporter à l'exercice suivant tout crédit non utilisé au cours d'un exercice. Le total des crédits dépensés et des crédits reportés ne dépasse pas le total des crédits autorisés plus les montants reportés des exercices précédents. Tout solde des crédits non utilisés et les crédits non reportés à l'exercice suivant sont annulés.
7.6	Sont créditées au fonds général, au titre des recettes diverses, les Les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités d'un fonds sont créditées à ce fonds, à ceci près que : a) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités du fonds de roulement et du fonds général. Recettes et intérêts provenant d'autres fonds sont portés au crédit de chacun de ces fonds. sont créditées au fonds général au titre des recettes diverses ; b) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités d'un fonds établi à l'appui du Programme de coopération technique sont créditées au Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) ou au contributeur, comme il est spécifié dans l'accord avec le contributeur.	Les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités d'un fonds sont créditées à ce fonds, à ceci près que : a) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités du fonds de roulement et du fonds général sont créditées au fonds général au titre des recettes diverses ; b) les recettes provenant des placements et dépôts bancaires à intérêt des disponibilités d'un fonds établi à l'appui du Programme de coopération technique sont créditées au Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) ou au contributeur, comme il est spécifié dans l'accord avec le contributeur.

A39-34 : Amendement du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil tient respectueusement compte de la position de l'Assemblée dans l'approbation des budgets et crédits de l'Organisation,

Considérant que le Conseil peut se réunir régulièrement pour s'occuper des exigences et des faits nouveaux en ce qui concerne les crédits votés,

Considérant que le Conseil doit disposer d'une certaine souplesse entre les sessions de l'Assemblée pour faire face à des changements des besoins de financement,

Décide que les modifications ci-après des § 5.9, 7.3 et 11.4 du Règlement financier sont confirmées conformément au § 14.1 dudit règlement.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
5.9	Des virements de crédits d'un objectif stratégique à un autre ou d'une stratégie de soutien à une autre peuvent être effectués par le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 40 20 % des crédits annuels votés pour chacun des objectifs stratégiques ou pour chacune des stratégies de soutien sur lesquels les virements sont faits. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou stratégies de soutien peuvent être effectués par le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité du Secrétaire général.	Des virements de crédits d'un objectif stratégique à un autre ou d'une stratégie de soutien à une autre peuvent être effectués par le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 20 % des crédits annuels votés pour chacun des objectifs stratégiques ou pour chacune des stratégies de soutien sur lesquels les virements sont faits. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou stratégies de soutien peuvent être effectués par le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité du Secrétaire général.
7.3	b) le fonds de roulement sert à faire les avances qui peuvent être nécessaires : 1) au fonds général, pour couvrir les déficits de trésorerie temporaires résultant de retards de rentrées de recettes ; ces avances sont alors remboursées au fonds de roulement dès que des recettes sont disponibles à cet effet ; 2) au fonds de financement collectif ad hoc pour l'exécution de programmes en vertu d'accords conclus dans le cadre du chapitre XV de la Convention, afin de défrayer les États participant auxdits accords de leurs dépenses jusqu'à recouvrement des contributions dont ils sont redevables en vertu de ces mêmes accords ; le solde des sommes avancées à ce titre ne doit à aucun moment dépasser 100 000 dollars et le remboursement doit en être effectué dès que les sommes reçues des États participants sont disponibles à cet effet ; 3) au fonds spécial créé en application du § 8.4, sous réserve du plafond fixé audit paragraphe, dans les cas où le Conseil a consenti des crédits en vertu du § 5.2, alinéas a) et b) ;	b) le fonds de roulement sert à faire les avances qui peuvent être nécessaires : 1) au fonds général, pour couvrir les déficits de trésorerie temporaires résultant de retards de rentrées de recettes ; ces avances sont alors remboursées au fonds de roulement dès que des recettes sont disponibles à cet effet ; 2) au fonds de financement collectif ad hoc pour l'exécution de programmes en vertu d'accords conclus dans le cadre du chapitre XV de la Convention, afin de défrayer les États participant auxdits accords de leurs dépenses jusqu'à recouvrement des contributions dont ils sont redevables en vertu de ces mêmes accords ; le solde des sommes avancées à ce titre ne doit à aucun moment dépasser 100 000 dollars et le remboursement doit en être effectué dès que les sommes reçues des États participants sont disponibles à cet effet ; 3) au fonds spécial créé en application du § 8.4, sous réserve du plafond fixé audit paragraphe, dans les cas où le Conseil a consenti des crédits en vertu du § 5.2, alinéas a) et b) ;
11.4	Le Secrétaire général peut passer par profits et pertes les pertes de numéraire, de matières ou d'autres avoirs, à condition qu'un état de tous les montants ainsi passés par profits et pertes soit soumis aux commissaires aux comptes en même temps que les comptes de l'exercice. Dans chaque cas où la valeur d'origine valeur comptable nette dépasse 20 000 dollars CAD, l'approbation préalable du Comité des finances est nécessaire.	Le Secrétaire général peut passer par profits et pertes les pertes de numéraire, de matières ou d'autres avoirs, à condition qu'un état de tous les montants ainsi passés par profits et pertes soit soumis aux commissaires aux comptes en même temps que les comptes de l'exercice. Dans chaque cas où la valeur comptable nette dépasse 20 000 CAD, l'approbation préalable du Comité des finances est nécessaire.

A41-31 : Amendement du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil tient respectueusement compte de la position de l'Assemblée dans l'approbation des budgets et crédits de l'Organisation,

Considérant que le Conseil peut se réunir régulièrement pour s'occuper des exigences et des faits nouveaux en ce qui concerne les crédits votés,

Considérant que le Conseil doit disposer d'une certaine souplesse entre les sessions de l'Assemblée pour faire face à des changements des besoins de financement,

Décide que les amendements présentés ci-dessous et concernant les titres des articles I, IV, V, VI, X, et XI ; la suppression des notes de bas de page du Doc 7515/16 ; la révision des dispositions 1.1, 4.3, 4.4, 4.10, 5.6, 5.9, 6.6, 7.2, 7.3, 8.1, 9.1, 9.3, 10.1, 10.2, 10.3, 11.1, 12.1, 13.4 et 13.8 du Règlement financier ; l'ajout des nouvelles dispositions 1.2, 1.3, 7.9 et 13.9 ; et la transformation de l'annexe A en un nouvel article XV — Définitions ; sont confirmés conformément au § 14.1 dudit règlement.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
Article premier — Objet		
	Article premier — Objet ¹ et principe de responsabilité ¹Les articles IV, V et VI régissent le budget du programme ordinaire, sa formulation, son adoption, son exécution et son financement. Ces articles ne s'appliquent pas aux fonds du programme de coopération technique. Cependant, certaines dispositions s'appliquent au fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement, en particulier les § 4.1, 4.2, 4.4 à 4.9, 5.1, 5.5, 5.7 et 5.8. Voir aussi l'article IX	Article premier — Objet et principe de responsabilité
1.1	Le présent Règlement ² régit la gestion financière de l'Organisation de l'aviation civile internationale. ²L'annexe A contient un glossaire de termes à utiliser pour l'interprétation du présent Règlement.	Le présent Règlement régit la gestion financière de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
1.2	Nouvelle disposition.	Le Secrétaire général est responsable et redevable à l'égard du Conseil concernant la gestion et les activités financières de l'OACI et peut déléguer ses pouvoirs pour la mise en œuvre d'aspects précis du Règlement financier, consignés dans les règles financières, conformément à l'article XI.
1.3	Nouvelle disposition.	Les définitions de termes précis utilisés dans le présent Règlement sont présentées à l'article XV.
Article IV — Budget		
	Article IV — Budget ordinaire	Article IV — Budget ordinaire
4.3	Les prévisions de budget ordinaire du Secrétaire général présentent les ressources nécessaires à l'obtention des résultats voulus pour se conformer au plan d'activités pour la période couverte par ces prévisions aux obligations de l'OACI au titre de la Convention de Chicago et des	Les prévisions de budget ordinaire du Secrétaire général présentent les ressources nécessaires à l'obtention des résultats voulus pour se conformer aux obligations de l'OACI au titre de la Convention de Chicago et des résolutions applicables de

§	Indication des modifications	Nouveau texte
	résolutions applicables de l'Assemblée, qui ont été incorporées dans le plan d'activités.	l'Assemblée, qui ont été incorporées dans le plan d'activités.
4.4	Les prévisions de budget ordinaire du Secrétaire général sont réparties entre programme, soutien du programme et gestion et administration. Le programme est lié aux objectifs stratégiques, tandis que le soutien du programme et la gestion et l'administration se rapportent aux stratégies de soutien. Pour chaque résultat stratégique et chaque stratégie de soutien, les prévisions budgétaires indiquent les ressources nécessaires, ainsi que les résultats escomptés, les produits et les indicateurs de performance clés permettant de mesurer la progression vers l'obtention des résultats. objectifs stratégiques et stratégies de soutien et peuvent inclure tout autre objectif ou stratégie lié à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d'activités.	Les prévisions de budget ordinaire du Secrétaire général sont réparties entre objectifs stratégiques et stratégies de soutien et peuvent inclure tout autre objectif ou stratégie lié à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d'activités.
4.10	L'Assemblée vote et adopte la résolution d'adoption du budget, définie au § 4.7, alinéa c), par objectifs stratégiques, et stratégies de soutien, et sur la base de tout autre objectif ou stratégie lié à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d'activités ; et par total des crédits autorisés.	L'Assemblée vote et adopte la résolution d'adoption du budget, définie au § 4.7, alinéa c), par objectifs stratégiques, stratégies de soutien, et sur la base de tout autre objectif ou stratégie lié à la structure de gestion axée sur les résultats du plan d'activités ; et par total des crédits autorisés.
Article V — Crédits votés		
	Article V — Crédits votés du budget ordinaire ³ ³ Les dépenses hors trésorerie qui n'exigent pas de sortie de fonds, telles que l'amortissement et les biens et services fournis sans frais à l'Organisation, ne sont pas incluses dans les crédits votés mais le sont dans les prévisions aux fins d'autorisation.	Article V — Crédits votés du budget ordinaire
5.6	Le solde des crédits non utilisés d'une année financière peut être reporté à l'exercice suivant en vertu des pouvoirs du Le Secrétaire général, à concurrence de 10 % par crédit pour chaque objectif stratégique, ou stratégie de soutien et , ou tout autre objectif ou stratégie voté et adopté par l'Assemblée et, pour tout montant au-delà de ce pourcentage, en vertu des pouvoirs du le Conseil, indépendamment de la prérogative que lui donne le § 5.9 d'effectuer des virements de crédits entre objectifs stratégiques ou stratégies de soutien, peuvent décider de reporter à l'exercice suivant tout crédit non utilisé au cours d'un exercice. Le total des crédits dépensés et des crédits reportés ne dépasse pas le total des crédits autorisés plus les montants reportés des exercices précédents. Tout solde des crédits non utilisés et les crédits non reportés à l'exercice suivant est annulé.	Le solde des crédits non utilisés d'une année financière peut être reporté à l'exercice suivant en vertu des pouvoirs du Secrétaire général, à concurrence de 10 % par crédit pour chaque objectif stratégique, stratégie de soutien, ou tout autre objectif ou stratégie voté et adopté par l'Assemblée et, pour tout montant au-delà de ce pourcentage, en vertu des pouvoirs du Conseil, indépendamment de la prérogative que lui donne le § 5.9. Le total des crédits dépensés et des crédits reportés ne dépasse pas le total des crédits autorisés plus les montants reportés des exercices précédents. Tout solde des crédits non utilisés et les crédits non reportés à l'exercice suivant est annulé.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
5.9	Des virements de crédits d'un objectif stratégique, à un autre, ou d'une stratégie de soutien ou de tout autre objectif ou stratégie voté et adopté par l'Assemblée à un autre peuvent être effectués par le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 20 % des crédits annuels votés pour chacun des objectifs stratégiques, ou pour chacune des stratégies de soutien ou autre objectif ou stratégie sur lesquels les virements sont faits. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques, ou stratégies de soutien, ou autre objectif ou stratégie , peuvent être effectués par le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité du Secrétaire général.	Des virements de crédits d'un objectif stratégique à un autre, d'une stratégie de soutien ou de tout autre objectif ou stratégie voté et adopté par l'Assemblée à un autre peuvent être effectués par le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 20 % des crédits annuels votés pour chacun des objectifs stratégiques, pour chacune des stratégies de soutien ou autre objectif ou stratégie sur lesquels les virements sont faits. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits entre objectifs stratégiques, stratégies de soutien, ou autre objectif ou stratégie, peuvent être effectués par le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. L'Assemblée est informée de tout virement ainsi effectué, y compris ceux qui relèvent de l'autorité du Secrétaire général.
Article VI — Financement		
	Article VI — Financement du budget ordinaire	Article VI — Financement du budget ordinaire
6.6	Les contributions des États membres sont payables en dollars canadiens fixées en partie en dollars canadiens et en partie en dollars des États-Unis, suivant une proportion déterminée par les exigences des deux devises. Dans la mesure où il juge possible d'accepter un paiement en d'autres devises pendant l'exercice financier, le Secrétaire général peut inviter certains États membres à verser une partie de leurs contributions dans les devises et pour des montants définis qu'il lui appartient de désigner, dans la mesure où les contributions ainsi établies sont justes et équitables.	Les contributions des États membres sont fixées en partie en dollars canadiens et en partie en dollars des États-Unis, suivant une proportion déterminée par les exigences des deux devises. Dans la mesure où il juge possible d'accepter un paiement en d'autres devises pendant l'exercice financier, le Secrétaire général peut inviter certains États membres à verser une partie de leurs contributions dans les devises et pour des montants définis qu'il lui appartient de désigner, dans la mesure où les contributions ainsi établies sont justes et équitables.
Article VII — Ouverture et gestion des comptes et fonds		
7.2	Le Secrétaire général peut ouvrir établir des fonds et des comptes spéciaux dans les limites prévues du fonds de génération de produits auxiliaires visé au § 7.3, alinéa c) pour assurer une gestion financière efficiente de ces fonds, réserves et comptes spéciaux, comme prescrit au § 7.1.	Le Secrétaire général peut établir des fonds et des comptes spéciaux pour assurer une gestion financière efficiente de ces fonds, réserves et comptes spéciaux, comme prescrit au § 7.1.
7.3	La gestion du fonds général, du fonds de roulement et du fonds de génération de produits auxiliaires est régie par les dispositions ci-après : a) le fonds général est crédité des contributions (y compris les arriérés) des États membres, des recettes accessoires et des avances prélevées sur le fonds de roulement, et est débité de toutes les dépenses générales de l'Organisation ainsi que des remboursements au fonds de roulement ; b) le fonds de roulement sert à faire les avances qui peuvent être nécessaires :	La gestion du fonds général, du fonds de roulement et du fonds de génération de produits auxiliaires est régie par les dispositions ci-après : a) le fonds général est crédité des contributions (y compris les arriérés) des États membres, des recettes accessoires et des avances prélevées sur le fonds de roulement, et est débité de toutes les dépenses générales de l'Organisation ainsi que des remboursements au fonds de roulement ; b) le fonds de roulement sert à faire les avances qui peuvent être nécessaires :

§	Indication des modifications	Nouveau texte
	1) au fonds général, pour couvrir les déficits de trésorerie temporaires résultant de retards de rentrées de recettes ; ces avances sont alors remboursées au fonds de roulement dès que des recettes sont disponibles à cet effet ; 2) au fonds de financement collectif ad hoc pour l'exécution de programmes en vertu d'accords conclus dans le cadre du chapitre XV de la Convention, afin de défrayer les États participant auxdits accords de leurs dépenses jusqu'à recouvrement des contributions dont ils sont redevables en vertu de ces mêmes accords ; le solde des sommes avancées à ce titre ne doit à aucun moment dépasser 100 000 dollars et le remboursement doit en être effectué dès que les sommes reçues des États participants sont disponibles à cet effet ; 3) au fonds spécial créé en application du § 8.4, sous réserve du plafond fixé audit paragraphe, dans les cas où le Conseil a consenti des crédits en vertu du § 5.2, alinéas a) et b) ; c) le fonds de génération de produits auxiliaires sert à comptabiliser administrer tous les produits et dépenses liés aux activités les produits et les services générateurs de produits qui s'autofinancent. En cas de déficit à la fin d'un exercice financier, ce déficit est financé par un excédent accumulé ou est reporté à l'exercice suivant et couvert par les recettes de cet exercice ; il ne peut être comblé par le budget ordinaire. Des prévisions budgétaires pour le fonds de génération de produits auxiliaires, indiquant les recettes et les dépenses ainsi que les montants estimatifs à virer au fonds général pour financer le budget ordinaire approuvé par le Conseil, sont présentées à l'Assemblée, en même temps que le budget ordinaire, pour examen et approbation. Le Secrétaire général peut apporter aux prévisions budgétaires approuvées par l'Assemblée toutes modifications requises durant la période budgétaire visée, afin de renforcer la production de recettes et d'appuyer les activités de l'Organisation par des services d'administration et de soutien appropriés, dans les limites des dispositions du présent Règlement et des ressources du fonds, mais sans réduire les montants destinés à être virés au fonds général. Tout excédent qu'il n'est pas prévu d'engager ou de dépenser peut être viré au fonds général ; d) dans le cadre du fonds de génération de produits auxiliaires, la une réserve opérationnelle suivante est créée, et son niveau est fixé par le Conseil : 1) une réserve opérationnelle, dont l'objet est de pour garantir la viabilité et l'intégrité financières du fonds. Cette réserve est	1) au fonds général, pour couvrir les déficits de trésorerie temporaires résultant de retards de rentrées de recettes ; ces avances sont alors remboursées au fonds de roulement dès que des recettes sont disponibles à cet effet ; 2) au fonds spécial créé en application du § 8.4, sous réserve du plafond fixé audit paragraphe, dans les cas où le Conseil a consenti des crédits en vertu du § 5.2, alinéas a) et b) ; c) le fonds de génération de produits auxiliaires sert à administrer les produits et les services générateurs de produits qui s'autofinancent. En cas de déficit à la fin d'un exercice financier, ce déficit est financé par un excédent accumulé ou est reporté à l'exercice suivant et couvert par les recettes de cet exercice ; il ne peut être comblé par le budget ordinaire. Des prévisions budgétaires pour le fonds de génération de produits auxiliaires, indiquant les recettes et les dépenses ainsi que les montants estimatifs à virer au fonds général pour financer le budget ordinaire approuvé par le Conseil, sont présentées à l'Assemblée, en même temps que le budget ordinaire, pour examen et approbation. Le Secrétaire général peut apporter aux prévisions budgétaires approuvées par l'Assemblée toutes modifications requises durant la période budgétaire visée, afin de renforcer la production de recettes et d'appuyer les activités de l'Organisation par des services d'administration et de soutien appropriés, dans les limites des dispositions du présent Règlement et des ressources du fonds, mais sans réduire les montants destinés à être virés au fonds général. Tout excédent qu'il n'est pas prévu d'engager ou de dépenser peut être viré au fonds général ; d) dans le cadre du fonds de génération de produits auxiliaires, une réserve opérationnelle est créée, et son niveau est fixé par le Conseil pour garantir la viabilité et l'intégrité financières du fonds. Cette réserve est intégralement financée et consiste en liquidités irrévocables et rapidement accessibles. La décision d'effectuer un prélèvement sur la réserve opérationnelle incombe au Secrétaire général, qui doit rendre compte de tout prélèvement au Comité des finances à sa prochaine session ordinaire. Les éléments qui peuvent être compensés et couverts par cette réserve sont limités aux suivants :

§	Indication des modifications	Nouveau texte
	intégralement financée et consiste en liquidités irrévocables et rapidement accessibles. La décision d'effectuer un prélèvement sur la réserve opérationnelle incombe au Secrétaire général, qui doit rendre compte de tout prélèvement au Comité des finances à sa prochaine session ordinaire. Les éléments qui peuvent être compensés et couverts par cette réserve sont limités aux suivants : i) fluctuations à la baisse ou insuffisance des produits ; ii) fluctuations des flux de trésorerie ; iii) augmentation des dépenses réelles par rapport aux estimations prévisionnelles ou fluctuations des dépenses relatives aux projets ; iv) autres imprévus entraînant une perte des ressources au titre desquelles le fonds a des engagements. La décision d'effectuer un prélèvement sur la réserve opérationnelle incombe au Secrétaire général, qui doit rendre compte de tout prélèvement au Comité des finances à sa prochaine session ordinaire.	i) fluctuations à la baisse ou insuffisance des produits ; ii) fluctuations des flux de trésorerie ; iii) augmentation des dépenses réelles par rapport aux estimations prévisionnelles ou fluctuations des dépenses relatives aux projets ; iv) autres imprévus entraînant une perte des ressources au titre desquelles le fonds a des engagements.
7.9	Nouvelle disposition.	Des contributions volontaires peuvent être acceptées par le Secrétaire général si leur objet est conforme aux mandats, objectifs, politiques, principes ou fonctions de l'Organisation. De telles contributions sont administrées comme des fonds d'affectation spéciale et leur statut doit être régulièrement présenté au Comité des finances.
Article VIII — Financement collectif des installations et services de navigation aérienne		
8.1	Sauf décision spéciale de l'Assemblée, les projets qui, selon les dispositions du chapitre XV de la Convention, nécessitent un financement collectif, sont financés non pas par le fonds général, mais au moyen de contributions ou d'autres moyens fixées après accord entre les parties intéressées.	Sauf décision spéciale de l'Assemblée, les projets qui, selon les dispositions du chapitre XV de la Convention, nécessitent un financement collectif, sont financés non pas par le fonds général, mais au moyen de contributions ou d'autres moyens fixés après accord entre les parties intéressées.
Article IX — Coopération technique		
	Article IX Coopération technique ⁴ ⁴ The Assembly has approved participation by the Organization in programmes of technical cooperation financed exclusively by extrabudgetary resources, such as those provided by the United Nations Development Programme and through Trust Funds provided by governments and other entities.	Article IX Coopération technique

§	Indication des modifications	Nouveau texte
9.1	L'Assemblée a approuvé la participation de l'Organisation à des programmes de coopération technique financés exclusivement au moyen de ressources extrabudgétaires. En vertu du § 7.1 de l'article VII, le Conseil autorise l'ouverture des fonds nécessaires pour l'administration des programmes de coopération technique. En vertu du § 7.2, le Secrétaire général peut ouvrir de tels fonds à l'appui du programme de coopération technique et les administre conformément aux dispositions applicables du présent Règlement financier et en tenant dûment compte des besoins des organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds dont il s'agit.	L'Assemblée a approuvé la participation de l'Organisation à des programmes de coopération technique financés exclusivement au moyen de ressources extrabudgétaires. En vertu du § 7.1 de l'article VII, le Conseil autorise l'ouverture des fonds nécessaires pour l'administration des programmes de coopération technique. En vertu du § 7.2, le Secrétaire général peut ouvrir ces fonds à l'appui du programme de coopération technique et les administre conformément aux dispositions applicables du présent Règlement financier et en tenant dûment compte des besoins des organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds dont il s'agit.
9.3	Les dépenses d'administration et de fonctionnement afférentes aux programmes de coopération technique de l'Organisation sont financées par les organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds de coopération technique, et gérées au moyen d'un fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC). En ce qui concerne les projets du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), des frais d'administration sont déterminés en coordination avec le PNUD, et pour tous les autres projets, Les frais d'administration sont déterminés sur la base des coûts estimatifs à supporter par l'Organisation pour la mise en œuvre du projet, sous réserve du § 7.7.	Les dépenses d'administration et de fonctionnement afférentes aux programmes de coopération technique de l'Organisation sont financées par les organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds de coopération technique, et gérées au moyen d'un fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC). Les frais d'administration sont déterminés sur la base des coûts estimatifs à supporter par l'Organisation pour la mise en œuvre du projet, sous réserve du § 7.7.
Article X — Dépôts bancaires et placements		
	Article X Dépôts bancaires Transactions bancaires et placements	Article X Transactions bancaires et placements
10.1	Le Secrétaire général désigne la ou les banques ou les autres établissements financiers dans lesquels doivent être déposés les fonds de l'Organisation. Le Secrétaire général rend des comptes sur la gestion efficace de la trésorerie et des placements conformément aux critères et aux normes élaborés dans le Règlement financier et à toute politique applicable.	Le Secrétaire général désigne la ou les banques ou autres établissements financiers dans lesquels doivent être déposés les fonds de l'Organisation. Le Secrétaire général rend des comptes sur la gestion efficace de la trésorerie et des placements conformément aux critères et aux normes élaborés dans le Règlement financier et à toute politique applicable.
10.2	Le Secrétaire général désigne, avec l'accord du Comité des finances, des valeurs sûres en vue des placements à effectuer est habilité à placer à court terme les fonds dépassant les besoins immédiats et rend compte périodiquement au Comité des finances de la situation de ces placements. Le placement à long terme de ces fonds requiert l'approbation du Comité.	Le Secrétaire général est habilité à placer à court terme les fonds dépassant les besoins immédiats et rend compte périodiquement au Comité des finances de la situation de ces placements. Le placement à long terme de ces fonds requiert l'approbation du Comité.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
10.3	Le Secrétaire général peut effectuer des placements dans les valeurs ainsi désignées et en rend compte périodiquement au Comité des finances. La sélection des partenaires bancaires et la gestion des relations avec les institutions financières sont menées conformément aux critères et aux normes élaborés dans le Règlement financier et dans les lignes directrices de l'OACI en matière de gestion de la trésorerie et des placements.	La sélection des partenaires bancaires et la gestion des relations avec les institutions financières sont menées conformément aux critères et aux normes élaborés dans le Règlement financier et dans les lignes directrices de l'OACI en matière de gestion de la trésorerie et des placements.
Article XI Contrôle financier interne et vérification interne des comptes		
	Article XI Contrôle financier interne et vérification contrôle interne des comptes	Article XI Contrôle financier interne et contrôle interne des comptes
11.1	Le Secrétaire général : a) fixe dans leur détail des règles et procédures financières propres à assurer une gestion financière efficace et économique ; b) institue et fait appliquer un Code des acquisitions qui régleme la conduite de toutes les activités d'acquisitions, y compris la sollicitation, les évaluations et l'approbation de l'ensemble de l'acquisition de biens et services, y compris l'acquisition pour le compte de tiers ; b)c) prescrit que tout paiement doit être effectué sur le vu de pièces justificatives attestant que les services ou les marchandises qui font l'objet du paiement ont bien été reçus et n'ont pas déjà été réglés ; c)d) désigne les fonctionnaires autorisés à recevoir des fonds et, sous réserve des dispositions du § 11.2, à engager des dépenses et à effectuer des paiements au nom de l'Organisation ; e) veille à ce que les remboursements de contributions et les intérêts applicables, le cas échéant, soient faits uniquement à l'entité donatrice originale ou à un fonds d'affectation spéciale administré légalement au nom de l'entité ; d)f) institue un système de contrôles internes, conforme au cadre de gestion du risque institutionnel et de contrôle interne de l'Organisation et un organe distinct de vérification contrôle interne, comme décrit dans la Charte de l'OIO. chargé de qui évalue les processus de gouvernance, de gestion des risques et de contrôle, et contribue à leur amélioration ; et qui contribue à l'amélioration de la gestion du programme et à l'atteinte des résultats. procéder effectivement à l'inspection courante et à l'examen a posteriori du fonctionnement du système de contrôles internes ; cCes deux dispositions ayant pour objet d'assurer assurent, entre autres :	Le Secrétaire général : a) fixe dans leur détail des règles et procédures financières propres à assurer une gestion financière efficace et économique ; b) institue et fait appliquer un Code des acquisitions qui régleme la conduite de toutes les activités d'acquisitions, y compris la sollicitation, les évaluations et l'approbation de l'ensemble de l'acquisition de biens et services, y compris l'acquisition pour le compte de tiers ; c) prescrit que tout paiement doit être effectué sur le vu de pièces justificatives attestant que les services ou les marchandises qui font l'objet du paiement ont bien été reçus et n'ont pas déjà été réglés ; d) désigne les fonctionnaires autorisés à recevoir des fonds et, sous réserve des dispositions du § 11.2, à engager des dépenses et à effectuer des paiements au nom de l'Organisation ; e) veille à ce que les remboursements de contributions et les intérêts applicables, le cas échéant, soient faits uniquement à l'entité donatrice originale ou à un fonds d'affectation spéciale administré légalement au nom de l'entité ; f) institue un système de contrôles internes, conforme au cadre de gestion du risque institutionnel et de contrôle interne de l'Organisation et un organe distinct de contrôle interne, comme décrit dans la Charte de l'OIO.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
	1) la régularité des opérations d'encaissement, de dépôt et d'emploi des fonds et autres ressources financières de l'Organisation ; 2) la conformité des dépenses avec les ouvertures de crédits et les autres dispositions financières ou avec l'objet des fonds, des comptes de réserve et des comptes spéciaux, ainsi qu'avec les règles concernant ces comptes et fonds ; 3) l'utilisation rationnelle des ressources de l'Organisation.	
Article XII — Comptabilité et états financiers		
12.1	Le Secrétaire général tient la comptabilité nécessaire et soumet chaque année des états financiers conformément aux normes comptables internationales du secteur public (IPSAS) adoptées par les organismes des Nations Unies. Ces états indiquent aussi : a) l'utilisation des crédits ouverts, notamment : 1) les crédits votés par l'Assemblée ; 2) lesdits crédits tels qu'ils ont pu être modifiés par des virements et par des crédits consentis en vertu des dispositions du § 5.2 ; 3) les sommes imputées sur ces crédits ; b) les crédits non prévus au budget par l'Assemblée.	Le Secrétaire général tient la comptabilité nécessaire et soumet chaque année des états financiers conformément aux normes comptables internationales du secteur public (IPSAS) adoptées par les organismes des Nations Unies. Ces états indiquent aussi : a) l'utilisation des crédits ouverts, notamment : 1) les crédits votés par l'Assemblée ; 2) lesdits crédits tels qu'ils ont pu être modifiés par des virements et par des crédits consentis en vertu des dispositions du § 5.2 ; 3) les sommes imputées sur ces crédits ; b) les crédits non prévus au budget par l'Assemblée.
Article XIII — Vérification comptable externe		
13.4	La vérification est effectuée conformément aux normes communes généralement admises en matière de vérification des comptes et, sous réserve de toutes directives spéciales de l'Assemblée, conformément au mandat additionnel énoncé dans l'annexe B au présent Règlement.	La vérification est effectuée conformément aux normes communes généralement admises en matière de vérification des comptes et, sous réserve de toutes directives spéciales de l'Assemblée, conformément au mandat additionnel énoncé dans l'annexe au présent Règlement.
13.8	Le rapport du Commissaire aux comptes sur la vérification des états financiers et des tableaux correspondants concernant les comptes de l'exercice financier comprendront les renseignements que le Commissaire aux comptes juge nécessaires au sujet des questions visées au § 13.5 et dans le mandat additionnel qui figure dans l'annexe B.	Le rapport du Commissaire aux comptes sur la vérification des états financiers et des tableaux correspondants concernant les comptes de l'exercice financier comprendront les renseignements que le Commissaire aux comptes juge nécessaires au sujet des questions visées au § 13.5 et dans le mandat additionnel qui figure dans l'annexe.
13.9	Nouvelle disposition.	Dans le cadre d'un cadre commun de contrôle interne et d'audit dans les organismes des Nations Unies, le principe de l'audit unique s'applique.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
	ANNEXE B Mandat additionnel régissant la vérification externe des comptes	ANNEXE Mandat additionnel régissant la vérification externe des comptes
ANNEXE A - Glossaire des termes		
	ANNEXE A Glossaire des termes Article XV — Définitions	Article XV — Définitions
1	<i>Allocation de crédit :</i> a) s'agissant du budget ordinaire, document, électronique ou autre, qui autorise des dépenses imputées aux fonds du budget ordinaire ; b) s'agissant de tous les autres fonds, comptes de réserve et comptes spéciaux, signifie que l'Organisation a reçu des fonds et peut en disposer, ce qui permet à des dépenses de se produire.	<i>Allocation de crédit :</i> a) s'agissant du budget ordinaire, document, électronique ou autre, qui autorise des dépenses imputées aux fonds du budget ordinaire ; b) s'agissant de tous les autres fonds, comptes de réserve et comptes spéciaux, signifie que l'Organisation a reçu des fonds et peut en disposer, ce qui permet à des dépenses de se produire.
2	<i>Plan d'activités :</i> document donnant la direction générale et servant de cadre à l'OACI pour orienter la mise en œuvre des stratégies et la réalisation des objectifs.	<i>Plan d'activités :</i> document donnant la direction générale et servant de cadre à l'OACI pour orienter la mise en œuvre des stratégies et la réalisation des objectifs.
3	<i>Dépenses en immobilisations :</i> actifs corporels, tels que biens immobiliers, installations et équipement, et actifs incorporels immobilisés (également appelés immobilisations) qui sont détenus par l'Organisation et ont une durée d'utilité de plus d'un an.	
4	<i>Engagement :</i> obligation de conclure une opération avec un tiers, par contrat ou autrement, pendant l'année considérée ou les années ultérieures.	<i>Engagement :</i> obligation de conclure une opération avec un tiers, par contrat ou autrement, pendant l'année considérée ou les années ultérieures.
		<i>Versement à titre gracieux :</i> versement non conditionné par une obligation juridique mais justifié par l'obligation morale.
5	<i>Dépense :</i> somme des décaissements et des engagements non réglés, « décaissement » désignant le montant payé et ayant la même signification que le terme « versement ». utilisation de fonds par l'Organisation ou engagement qu'elle contracte de verser plus tard une somme d'argent ou l'équivalent pour l'acquisition de biens ou de services, qui se traduira généralement pour elle en charges de fonctionnement ou en dépenses en immobilisations.	<i>Dépense :</i> somme des décaissements et des engagements non réglés, « décaissement » désignant le montant payé et ayant la même signification que le terme « versement ».
6	<i>Charges :</i> diminutions des avantages économiques ou du potentiel de services pendant la période couverte par les états financiers, sous la forme de cession ou de consommation d'actifs, ou de dettes contractées, qui se traduisent par des diminutions des actifs nets/capitaux propres, autres que celles qui sont liées à des distributions aux propriétaires.	<i>Charges :</i> diminutions des avantages économiques ou du potentiel de services pendant la période couverte par les états financiers, sous la forme de cession ou de consommation d'actifs, ou de dettes contractées, qui se traduisent par des diminutions des actifs nets/capitaux propres, autres que celles qui sont liées à des distributions aux propriétaires.
7	<i>Immobilisations :</i> biens immobiliers, installations et équipement ainsi qu'actifs incorporels immobilisés en vertu des normes IPSAS et de la politique de l'Organisation.	<i>Immobilisations :</i> biens immobiliers, installations et équipement ainsi qu'actifs incorporels immobilisés en vertu des normes IPSAS et de la politique de l'Organisation.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
8	<i>Coût complet</i> : ensemble des coûts directs et indirects attribuables à l'administration, au fonctionnement et au soutien des activités de l'Organisation.	<i>Coût complet</i> : ensemble des coûts directs et indirects attribuables à l'administration, au fonctionnement et au soutien des activités de l'Organisation.
9	<i>Fonds ou compte spécial</i> : compte ou série de comptes établis à des fins particulières. ensemble de documents comptables établis pour enregistrer les transactions financières et en faire état. On peut utiliser l'un ou l'autre des deux termes. Les fonds peuvent faire l'objet d'affectations ou restrictions internes, venant du Secrétariat, ou externes, venant d'un contributeur, d'un État membre, du Conseil ou de l'Assemblée.	<i>Fonds ou compte spécial</i> : ensemble de documents comptables établis pour enregistrer les transactions financières et en faire état. On peut utiliser l'un ou l'autre des deux termes. Les fonds peuvent faire l'objet d'affectations ou restrictions internes, venant du Secrétariat, ou externes, venant d'un contributeur, d'un État membre, du Conseil ou de l'Assemblée.
10	<i>Recettes</i> : se rapporte aux sources de financement et comprend le produit de la vente d'immobilisations.	
11	<i>Passif</i> : obligations actuelles de l'entité résultant d'événements passés et dont la satisfaction résultera a priori en une sortie de l'entité de ressources représentant des avantages économiques ou un potentiel de services.	<i>Passif</i> : obligations actuelles de l'entité résultant d'événements passés et dont la satisfaction résultera a priori en une sortie de l'entité de ressources représentant des avantages économiques ou un potentiel de services.
12	<i>Recettes accessoires</i> : toutes sommes acquises à l'Organisation à titre d'intérêts, de frais imposés pour des services ou des coûts indirects ainsi que de produits divers.	<i>Recettes accessoires</i> : toutes sommes acquises à l'Organisation à titre d'intérêts, de frais imposés pour des services ou des coûts indirects ainsi que de produits divers.
13	<i>Produits</i> : rentrées brutes d'avantages économiques ou de potentiel de services pendant la période couverte par les états financiers quand ces entrées entraînent une augmentation des actifs nets/capitaux propres autre que les augmentations relatives à des apports des propriétaires.	
		<i>Produits et recettes</i> : augmentation des avantages économiques pendant la période comptable sous la forme de rentrées ou d'augmentation des actifs ou de diminution des passifs qui résultent en une augmentation des capitaux propres. Ces deux termes sont utilisés de manière interchangeable dans le présent document.
14	<i>Fonds renouvelable</i> : fonds établi en vertu du présent Règlement à une fin particulière et reconstitué au moyen de diverses sources telles que le fonctionnement courant ou des virements provenant d'autres fonds. Peut servir à financer entièrement ou partiellement des dépenses particulières, des déficits et des déficits accumulés.	<i>Fonds renouvelable</i> : fonds établi en vertu du présent Règlement à une fin particulière et reconstitué au moyen de diverses sources telles que le fonctionnement courant ou des virements provenant d'autres fonds. Peut servir à financer entièrement ou partiellement des dépenses particulières, des déficits et des déficits accumulés.
		<i>Principe de l'audit unique</i> : dans un système de contrôle où les fonctions de contrôle et d'audit sont fondées sur des méthodes communes, les auditeurs d'une institution peuvent s'appuyer sur le travail des auditeurs d'une autre institution au lieu de refaire l'audit eux-mêmes.
15	<i>Objectifs stratégiques</i> : unités dans lesquelles se subdivisent les éléments de programmation du plan d'activités.	<i>Objectifs stratégiques</i> : unités dans lesquelles se subdivisent les éléments de programmation du plan d'activités.

§	Indication des modifications	Nouveau texte
16	<i>Pièce justificative</i> : document constatant l'existence d'une opération et qui est utilisé à des fins de contrôle et d'enregistrement comptable. Comprend aussi les formulaires électroniques utilisés à ces fins.	<i>Pièce justificative</i> : document constatant l'existence d'une opération et qui est utilisé à des fins de contrôle et d'enregistrement comptable. Comprend aussi les formulaires électroniques utilisés à ces fins.
17	<i>Stratégies d'exécution de soutien</i> : désigne toutes les activités de gestion et d'administration comprises dans le budget ordinaire.	<i>Stratégies d'exécution de soutien</i> : désigne toutes les activités de gestion et d'administration comprises dans le budget ordinaire.
		<i>Acquisition pour le compte de tiers</i> : processus d'acquisition mené par l'OACI à la demande de tiers ou en leur nom.
18	Valeur sûre : instrument financier dont le Comité des finances a approuvé l'utilisation pour le placement des fonds de l'Organisation, autre que les dépôts à terme dans les banques et établissements prévus au § 10.1	
		<i>Triennat</i> : période de trois exercices financiers consécutifs couvrant le cycle de planification et le cycle budgétaire de l'Organisation.
		<i>Fonds d'affectation spéciale</i> : fonds établis pour administrer les fonds reçus par l'OACI au nom du contributeur et pour les fins qu'il spécifie. Bien que ces fonds soient considérés comme des ressources extrabudgétaires, ils doivent être utilisés conformément aux politiques, objectifs et activités de l'OACI.
		<i>Contribution volontaire</i> : ressources en espèces ou en nature qu'un donateur octroie à l'appui du mandat de l'OACI.
		<i>Passation par pertes et profits</i> : mesure comptable qui réduit la valeur d'un actif, y compris la trésorerie, les inventaires, les sommes à recevoir et autres actifs.

CONTRIBUTIONS

A36-31 : Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions)

L'Assemblée décide :

1. que les barèmes des contributions pour la répartition des dépenses de l'Organisation seront établis d'après les règles suivantes :

a) les critères généraux déterminant la base de la répartition des dépenses entre les États contractants sont les suivants :

1) capacité de paiement de chaque État contractant, évaluée d'après le revenu national compte tenu du revenu par habitant ;

- 2) importance de l'aviation civile et intérêt qu'elle présente pour chaque État ;
 - 3) utilisation d'un système de pourcentages pour évaluer la contribution de chaque État aux dépenses de l'Organisation, le total des contributions étant égal à 100 % ;
 - 4) fixation d'une contribution minimale et d'une contribution maximale ;
- b) en ce qui concerne les critères exposés à l'alinéa a) :
- 1) le barème exprimera les contributions des États en pourcentages avec deux décimales ;
 - 2) le taux de la contribution minimale d'un État contractant sera fixé à 0,06 % pour un exercice financier complet ;
 - 3) la contribution maximale que versera un État contractant pour un exercice donné n'excédera pas, par principe, 25 % du montant total des contributions ;
- c) dans l'application des critères de l'alinéa a), il convient de tenir compte des éléments suivants :
- 1) dans le calcul du barème, il sera attribué un coefficient de pondération de 75 % pour la capacité de paiement et de 25 % pour l'importance de l'aviation civile et l'intérêt qu'elle présente, et il sera établi pour chaque État, à partir de ces deux éléments, des coefficients exprimés en pourcentages du total ;
 - 2) pour tenir compte de la capacité de paiement des États contractants, seuls le revenu national total et le revenu par habitant seront considérés comme pouvant faire l'objet d'une évaluation quantitative et comme pouvant être pris en considération pour le calcul du barème ;
 - 3) l'ajustement du revenu national de chaque État sera fondé sur les dispositions en vigueur à cet égard à l'ONU au moment où les barèmes des contributions de l'Organisation sont établis par le Secrétaire général ;
 - 4) l'importance de l'aviation civile et l'intérêt qu'elle présente seront déterminés d'après la capacité en tonnes-kilomètres disponible sur les services aériens réguliers de chaque État ;
 - 5) il sera attribué un coefficient de pondération de 75 % à la capacité en tonnes-kilomètres disponible sur les services internationaux et de 25 % à la capacité disponible sur les services intérieurs ;
- d) la différence entre la contribution maximale calculée par l'application des critères et la contribution maximale fixée sera répartie entre les autres États contractants par application des mêmes critères ;
- e) l'augmentation de la contribution d'un État, d'une année à l'autre, exprimée en pourcentage du total des contributions, ne sera pas supérieure à 20 % de la contribution de l'année précédente pour l'année 2008 et ne sera plus soumise au principe des limites les années suivantes ;
2. qu'il ne sera pas procédé à une modification des barèmes des contributions approuvés, pour y incorporer les contributions des États qui deviendraient membres de l'Organisation pendant l'intersession ; les contributions de ces nouveaux États viendront s'ajouter au total de 100 % du barème existant et seront versées au Fonds général ;
 3. que les projets de barèmes des contributions pour les triennats successifs seront préparés par le Secrétaire général, conformément aux critères indiqués au paragraphe 1 ci-dessus ;
 4. que la présente résolution récapitule les principes établis de l'Organisation en matière de fixation des contributions et qu'elle remplace les résolutions A21-33 et A23-24 à compter du 1^{er} janvier 2008.

A26-23 : Moyens d'éviter les retards dans le paiement des contributions

L'Assemblée note :

1. que, conformément à la résolution A24-28, alinéa 5, le Conseil lui a fait rapport sur les moyens d'éviter les retards dans le paiement des contributions et que l'Assemblée a examiné ces moyens ;
2. que, si des arriérés accumulés depuis longtemps créent des difficultés financières pour l'Organisation, ce sont les retards dans le paiement des contributions de l'exercice en cours qui sont particulièrement préoccupants car ils donnent lieu à des déficits de trésorerie et placent l'Organisation dans une situation telle qu'elle risque de ne pouvoir s'acquitter de ses engagements courants ;
3. que, en établissant le budget, il ne faudrait tenir compte que des intérêts escomptés sur le placement de Fonds de roulement non utilisés. Il ne faudrait pas tenir compte des autres intérêts qui dépendraient de la date du versement des contributions par les États contractants, élément sur lequel l'Organisation n'a aucun moyen d'action ;

Décide :

1. qu'il faut intensifier la politique actuelle, qui consiste à entreprendre des démarches directement auprès des États pour qu'ils versent promptement leurs contributions de l'exercice en cours, à les informer des graves répercussions que les retards dans le versement des contributions ont sur le fonctionnement de l'Organisation ;
2. qu'un plan d'incitations financières doit être mis en œuvre à compter du 1^{er} janvier 1987 pour encourager le paiement en temps voulu des contributions dues, plan en vertu duquel le montant de l'excédent réalisé au cours de chacun des trois exercices précédant l'année de l'Assemblée, à concurrence des intérêts touchés par l'Organisation sur les placements effectués au cours de ces trois exercices, serait redistribué aux États contractants selon un barème pondéré en fonction de la date et du montant du versement de la contribution de l'exercice en cours ainsi que de la part des excédents non distribués accumulés au cours des exercices budgétaires précédents ;
3. que, après adoption par l'Assemblée des comptes apurés, une incitation financière équivalant à l'intérêt touché pour les trois années sera répartie entre les États contractants en fonction des points d'incitation accumulés pendant cette période. Si le montant de l'excédent disponible aux fins de répartition est inférieur à l'intérêt touché, seul le montant disponible sera réparti. La part appropriée des intérêts ainsi calculée sera répartie entre les États contractants en même temps que les autres excédents budgétaires répartis en vertu du paragraphe 6.2, alinéa a), du Règlement financier.

A36-34 : Fonds de roulement**A36-32 : Contributions au Fonds général pour 2008, 2009 et 2010****A37-27 : Contributions au Fonds général pour 2011, 2012 et 2013**

**A38-26 : Contributions au Fonds général
pour 2014, 2015 et 2016**

**A39-32 : Contributions au Fonds général pour 2017, 2018
et 2019**

L'Assemblée,

1. *Décide* que les contributions des États membres fixées pour 2017, 2018 et 2019 conformément à l'article 61, chapitre XII, de la Convention seront déterminées compte tenu des barèmes ci-dessous :

	2017	2018	2019
	%	%	%
Afghanistan	0,06	0,06	0,06
Afrique du Sud	0,39	0,39	0,39
Albanie	0,06	0,06	0,06
Algérie	0,13	0,13	0,13
Allemagne	5,48	5,48	5,48
Andorre	0,06	0,06	0,06
Angola	0,09	0,09	0,09
Antigua-et-Barbuda	0,06	0,06	0,06
Arabie saoudite	1,12	1,12	1,12
Argentine	0,69	0,69	0,69
Arménie	0,06	0,06	0,06
Australie	2,06	2,06	2,06
Autriche	0,60	0,60	0,60
Azerbaïdjan	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06
Bahreïn	0,09	0,09	0,09
Bangladesh	0,08	0,08	0,08
Barbade	0,06	0,06	0,06
Bélarus	0,06	0,06	0,06
Belgique	0,76	0,76	0,76
Belize	0,06	0,06	0,06
Bénin	0,06	0,06	0,06
Bhoutan	0,06	0,06	0,06
Bolivie (État plurinational de)	0,06	0,06	0,06
Bosnie-Herzégovine	0,06	0,06	0,06

	2017 %	2018 %	2019 %
Botswana	0,06	0,06	0,06
Brésil	2,94	2,94	2,94
Brunéi Darussalam	0,06	0,06	0,06
Bulgarie	0,06	0,06	0,06
Burkina Faso	0,06	0,06	0,06
Burundi	0,06	0,06	0,06
Cabo Verde	0,06	0,06	0,06
Cambodge	0,06	0,06	0,06
Cameroun	0,06	0,06	0,06
Canada	2,61	2,61	2,61
Chili	0,42	0,42	0,42
Chine	7,95	7,95	7,95
Chypre	0,06	0,06	0,06
Colombie	0,31	0,31	0,31
Comores	0,06	0,06	0,06
Congo	0,06	0,06	0,06
Costa Rica	0,06	0,06	0,06
Côte d'Ivoire	0,06	0,06	0,06
Croatie	0,07	0,07	0,07
Cuba	0,06	0,06	0,06
Danemark	0,45	0,45	0,45
Djibouti	0,06	0,06	0,06
Égypte	0,22	0,22	0,22
El Salvador	0,06	0,06	0,06
Émirats arabes unis	2,25	2,25	2,25
Équateur	0,07	0,07	0,07
Érythrée	0,06	0,06	0,06
Espagne	2,03	2,03	2,03
Estonie	0,06	0,06	0,06
États-Unis	20,24	20,24	20,24
Éthiopie	0,16	0,16	0,16
Fédération de Russie	2,77	2,77	2,77
Fidji	0,06	0,06	0,06
Finlande	0,43	0,43	0,43
France	4,13	4,13	4,13
Gabon	0,06	0,06	0,06
Gambie	0,06	0,06	0,06
Géorgie	0,06	0,06	0,06
Ghana	0,06	0,06	0,06
Grèce	0,35	0,35	0,35

	2017 %	2018 %	2019 %
Grenade	0,06	0,06	0,06
Guatemala	0,06	0,06	0,06
Guinée	0,06	0,06	0,06
Guinée-Bissau	0,06	0,06	0,06
Guinée équatoriale	0,06	0,06	0,06
Guyana	0,06	0,06	0,06
Haïti	0,06	0,06	0,06
Honduras	0,06	0,06	0,06
Hongrie	0,18	0,18	0,18
Îles Cook	0,06	0,06	0,06
Îles Marshall	0,06	0,06	0,06
Îles Salomon	0,06	0,06	0,06
Inde	0,85	0,85	0,85
Indonésie	0,55	0,55	0,55
Iran (République islamique d')	0,38	0,38	0,38
Iraq	0,09	0,09	0,09
Irlande	0,60	0,60	0,60
Islande	0,06	0,06	0,06
Israël	0,41	0,41	0,41
Italie	2,75	2,75	2,75
Jamaïque	0,06	0,06	0,06
Japon	7,50	7,50	7,50
Jordanie	0,06	0,06	0,06
Kazakhstan	0,17	0,17	0,17
Kenya	0,07	0,07	0,07
Kirghizistan	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06
Koweït	0,25	0,25	0,25
Lesotho	0,06	0,06	0,06
Lettonie	0,06	0,06	0,06
L'ex-République yougoslave de Macédoine	0,06	0,06	0,06
Liban	0,06	0,06	0,06
Libéria	0,06	0,06	0,06
Libye	0,11	0,11	0,11
Lituanie	0,06	0,06	0,06
Luxembourg	0,27	0,27	0,27
Madagascar	0,06	0,06	0,06
Malaisie	0,60	0,60	0,60
Malawi	0,06	0,06	0,06
Maldives	0,06	0,06	0,06

	2017 %	2018 %	2019 %
Mali	0,06	0,06	0,06
Malte	0,06	0,06	0,06
Maroc	0,11	0,11	0,11
Maurice	0,06	0,06	0,06
Mauritanie	0,06	0,06	0,06
Mexique	1,16	1,16	1,16
Micronésie (États fédérés de)	0,06	0,06	0,06
Monaco	0,06	0,06	0,06
Mongolie	0,06	0,06	0,06
Monténégro	0,06	0,06	0,06
Mozambique	0,06	0,06	0,06
Myanmar	0,06	0,06	0,06
Namibie	0,06	0,06	0,06
Nauru	0,06	0,06	0,06
Népal	0,06	0,06	0,06
Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Niger	0,06	0,06	0,06
Nigéria	0,16	0,16	0,16
Norvège	0,76	0,76	0,76
Nouvelle-Zélande	0,31	0,31	0,31
Oman	0,13	0,13	0,13
Ouganda	0,06	0,06	0,06
Ouzbékistan	0,06	0,06	0,06
Pakistan	0,13	0,13	0,13
Palaos	0,06	0,06	0,06
Panama	0,12	0,12	0,12
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,06	0,06	0,06
Paraguay	0,06	0,06	0,06
Pays-Bas	1,58	1,58	1,58
Pérou	0,16	0,16	0,16
Philippines	0,30	0,30	0,30
Pologne	0,62	0,62	0,62
Portugal	0,41	0,41	0,41
Qatar	0,83	0,83	0,83
République arabe syrienne	0,06	0,06	0,06
République centrafricaine	0,06	0,06	0,06
République de Corée	2,18	2,18	2,18
République démocratique du Congo	0,06	0,06	0,06
République démocratique populaire lao	0,06	0,06	0,06
République de Moldova	0,06	0,06	0,06

	2017	2018	2019
	%	%	%
République dominicaine	0,06	0,06	0,06
République populaire démocratique de Corée	0,06	0,06	0,06
République-Unie de Tanzanie	0,06	0,06	0,06
Roumanie	0,14	0,14	0,14
Royaume-Uni	4,27	4,27	4,27
Rwanda	0,06	0,06	0,06
Sainte-Lucie	0,06	0,06	0,06
Saint-Kitts-et-Nevis	0,06	0,06	0,06
Saint-Marin	0,06	0,06	0,06
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	0,06	0,06	0,06
Samoa	0,06	0,06	0,06
Sao Tomé-et-Principe	0,06	0,06	0,06
Sénégal	0,06	0,06	0,06
Serbie	0,06	0,06	0,06
Seychelles	0,06	0,06	0,06
Sierra Leone	0,06	0,06	0,06
Singapour	1,01	1,01	1,01
Slovaquie	0,11	0,11	0,11
Slovénie	0,06	0,06	0,06
Somalie	0,06	0,06	0,06
Soudan	0,06	0,06	0,06
Soudan du Sud	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,08	0,08	0,08
Suède	0,71	0,71	0,71
Suisse	1,04	1,04	1,04
Suriname	0,06	0,06	0,06
Swaziland	0,06	0,06	0,06
Tadjikistan	0,06	0,06	0,06
Tchad	0,06	0,06	0,06
Tchéquie	0,27	0,27	0,27
Thaïlande	0,59	0,59	0,59
Timor-Leste	0,06	0,06	0,06
Togo	0,06	0,06	0,06
Tonga	0,06	0,06	0,06
Trinité-et-Tobago	0,06	0,06	0,06

	2017 %	2018 %	2019 %
Tunisie	0,06	0,06	0,06
Turkménistan	0,06	0,06	0,06
Turquie	1,30	1,30	1,30
Ukraine	0,10	0,10	0,10
Uruguay	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06
Venezuela (République bolivarienne du)	0,41	0,41	0,41
Viet Nam	0,14	0,14	0,14
Yémen	0,06	0,06	0,06
Zambie	0,06	0,06	0,06
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06
	100,00	100,00	100,00

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 :

États membres	Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022 %
Afghanistan	0,06
Afrique du Sud	0,29
Albanie	0,06
Algérie	0,11
Allemagne	5,08
Andorre	0,06
Angola	0,08
Antigua-et-Barbuda	0,06
Arabie saoudite	1,04
Argentine	0,70

États membres	Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022
	%
Arménie	0,06
Australie	1,91
Autriche	0,55
Azerbaïdjan	0,07
Bahamas	0,06
Bahreïn	0,09
Bangladesh	0,09
Barbade	0,06
Bélarus	0,06
Belgique	0,70
Belize	0,06
Bénin	0,06
Bhoutan	0,06
Bolivie (État plurinational de)	0,06
Bosnie-Herzégovine	0,06
Botswana	0,06
Brésil	2,27
Brunéi Darussalam	0,06
Bulgarie	0,06
Burkina Faso	0,06
Burundi	0,06
Cabo Verde	0,06
Cambodge	0,06
Cameroun	0,06
Canada	2,51
Chili	0,41
Chine	11,39
Chypre	0,06
Colombie	0,32
Comores	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022
	%
Congo	0,06
Costa Rica	0,06
Côte d'Ivoire	0,06
Croatie	0,06
Cuba	0,06
Danemark	0,42
Djibouti	0,06
Dominique	0,06
Égypte	0,23
El Salvador	0,06
Émirats arabes unis	2,17
Équateur	0,07
Érythrée	0,06
Espagne	1,78
Estonie	0,06
Eswatini	0,06
États-Unis	20,50
Éthiopie	0,22
Fédération de Russie	2,23
Fidji	0,06
Finlande	0,41
France	3,66
Gabon	0,06
Gambie	0,06
Géorgie	0,06
Ghana	0,06
Grèce	0,28
Grenade	0,06
Guatemala	0,06
Guinée	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022
	%
Guinée-Bissau	0,06
Guinée équatoriale	0,06
Guyana	0,06
Haïti	0,06
Honduras	0,06
Hongrie	0,23
Îles Cook	0,06
Îles Marshall	0,06
Îles Salomon	0,06
Inde	0,95
Indonésie	0,59
Iran (République islamique d')	0,34
Iraq	0,10
Irlande	0,72
Islande	0,08
Israël	0,43
Italie	2,44
Jamaïque	0,06
Japon	6,64
Jordanie	0,06
Kazakhstan	0,15
Kenya	0,06
Kirghizistan	0,06
Kiribati	0,06
Koweït	0,21
La Macédoine du Nord	0,06
Lesotho	0,06
Lettonie	0,06
Liban	0,06
Libéria	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022
	%
Libye	0,06
Lituanie	0,06
Luxembourg	0,28
Madagascar	0,06
Malaisie	0,52
Malawi	0,06
Maldives	0,06
Mali	0,06
Malte	0,06
Maroc	0,12
Maurice	0,06
Mauritanie	0,06
Mexique	1,10
Micronésie (États fédérés de)	0,06
Monaco	0,06
Mongolie	0,06
Monténégro	0,06
Mozambique	0,06
Myanmar	0,06
Namibie	0,06
Nauru	0,06
Népal	0,06
Nicaragua	0,06
Niger	0,06
Nigéria	0,18
Norvège	0,66
Nouvelle-Zélande	0,34
Oman	0,15
Ouganda	0,06
Ouzbékistan	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022
	%
Pakistan	0,16
Palaos	0,06
Panama	0,12
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,06
Paraguay	0,06
Pays-Bas	1,43
Pérou	0,19
Philippines	0,35
Pologne	0,60
Portugal	0,37
Qatar	1,05
République arabe syrienne	0,06
République centrafricaine	0,06
République de Corée	2,21
République démocratique du Congo	0,06
République démocratique populaire lao	0,06
République de Moldova	0,06
République dominicaine	0,06
République populaire démocratique de Corée	0,06
République-Unie de Tanzanie	0,06
Roumanie	0,15
Royaume-Uni	4,19
Rwanda	0,06
Sainte-Lucie	0,06
Saint-Kitts-et-Nevis	0,06
Saint-Marin	0,06
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	0,06
Samoa	0,06
Sao Tomé-et-Principe	0,06
Sénégal	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2020, 2021, 2022
	%
Serbie	0,06
Seychelles	0,06
Sierra Leone	0,06
Singapour	0,93
Slovaquie	0,11
Slovénie	0,06
Somalie	0,06
Soudan	0,06
Soudan du Sud	0,06
Sri Lanka	0,08
Suède	0,67
Suisse	1,01
Suriname	0,06
Tadjikistan	0,06
Tchad	0,06
Tchéquie	0,24
Thaïlande	0,58
Timor-Leste	0,06
Togo	0,06
Tonga	0,06
Trinité-et-Tobago	0,06
Tunisie	0,06
Turkménistan	0,06
Turquie	1,60
Tuvalu	0,06
Ukraine	0,08
Uruguay	0,06
Vanuatu	0,06
Venezuela (République bolivarienne du)	0,51
Viet Nam	0,18
Yémen	0,06
Zambie	0,06
Zimbabwe	0,06
	100,00

A41-29 : Contributions au Fonds général pour 2023, 2024 et 2025
L'Assemblée décide

1. que les contributions des États membres fixées pour 2023, 2024 et 2025 conformément à l'article 61, chapitre XII, de la Convention seront déterminées compte tenu des barèmes ci-après :

États membres	Projet des barèmes de contributions 2023, 2024, 2025
	%
Afghanistan	0,06
Afrique du Sud	0,21
Albanie	0,06
Algérie	0,08
Allemagne	4,78
Andorre	0,06
Angola	0,06
Antigua-et-Barbuda	0,06
Arabie saoudite	1,07
Argentine	0,52
Arménie	0,06
Australie	1,66
Autriche	0,56
Azerbaïdjan	0,16
Bahamas	0,06
Bahreïn	0,08
Bangladesh	0,12
Barbade	0,06
Bélarus	0,06
Belgique	0,68
Belize	0,06
Bénin	0,06
Bhoutan	0,06
Bolivie (État plurinational de)	0,06
Bosnie-Herzégovine	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2023, 2024, 2025
	%
Botswana	0,06
Brésil	1,56
Brunéi Darussalam	0,06
Bulgarie	0,06
Burkina Faso	0,06
Burundi	0,06
Cabo Verde	0,06
Cambodge	0,06
Cameroun	0,06
Canada	2,17
Chili	0,44
Chine	13,71
Chypre	0,06
Colombie	0,30
Comores	0,06
Congo	0,06
Costa Rica	0,06
Côte d'Ivoire	0,06
Croatie	0,06
Cuba	0,07
Danemark	0,41
Djibouti	0,06
Dominique	0,06
Égypte	0,19
El Salvador	0,06
Émirats arabes unis	1,98
Équateur	0,06
Érythrée	0,06
Espagne	1,67
Estonie	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2023, 2024, 2025
	%
Eswatini	0,06
États-Unis	21,70
Éthiopie	0,42
Fédération de Russie	1,89
Fidji	0,06
Finlande	0,38
France	3,43
Gabon	0,06
Gambie	0,06
Géorgie	0,06
Ghana	0,06
Grèce	0,24
Grenade	0,06
Guatemala	0,06
Guinée	0,06
Guinée équatoriale	0,06
Guinée-Bissau	0,06
Guyana	0,06
Haïti	0,06
Honduras	0,06
Hongrie	0,29
Îles Cook	0,06
Îles Marshall	0,06
Îles Salomon	0,06
Inde	0,99
Indonésie	0,51
Iran (République islamique d')	0,32
Iraq	0,09
Irlande	0,64
Islande	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2023, 2024, 2025
	%
Israël	0,47
Italie	2,28
Jamaïque	0,06
Japon	6,26
Jordanie	0,06
Kazakhstan	0,11
Kenya	0,07
Kirghizistan	0,06
Kiribati	0,06
Koweït	0,18
Lesotho	0,06
Lettonie	0,06
Liban	0,06
Libéria	0,06
Libye	0,06
Lituanie	0,06
Luxembourg	0,47
Macédoine du Nord	0,06
Madagascar	0,06
Malaisie	0,42
Malawi	0,06
Maldives	0,06
Mali	0,06
Malte	0,06
Maroc	0,09
Maurice	0,06
Mauritanie	0,06
Mexique	1,05
Micronésie (États fédérés de)	0,06
Monaco	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2023, 2024, 2025
	%
Mongolie	0,06
Monténégro	0,06
Mozambique	0,06
Myanmar	0,06
Namibie	0,06
Nauru	0,06
Népal	0,06
Nicaragua	0,06
Niger	0,06
Nigéria	0,13
Norvège	0,52
Nouvelle-Zélande	0,30
Oman	0,11
Ouganda	0,06
Ouzbékistan	0,06
Pakistan	0,13
Palaos	0,06
Panama	0,11
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,06
Paraguay	0,06
Pays-Bas	1,54
Pérou	0,15
Philippines	0,27
Pologne	0,61
Portugal	0,34
Qatar	1,59
République arabe syrienne	0,06
République centrafricaine	0,06
République de Corée	3,16
République de Moldova	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2023, 2024, 2025
	%
République démocratique du Congo	0,06
République démocratique populaire lao	0,06
République dominicaine	0,06
République populaire démocratique de Corée	0,06
République-Unie de Tanzanie	0,06
Roumanie	0,23
Royaume-Uni	3,73
Rwanda	0,06
Sainte-Lucie	0,06
Saint-Kitts-et-Nevis	0,06
Saint-Marin	0,06
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	0,06
Samoa	0,06
Sao Tomé-et-Principe	0,06
Sénégal	0,06
Serbie	0,06
Seychelles	0,06
Sierra Leone	0,06
Singapour	0,76
Slovaquie	0,11
Slovénie	0,06
Somalie	0,06
Soudan	0,06
Soudan du Sud	0,06
Sri Lanka	0,07
Suède	0,61
Suisse	0,96
Suriname	0,06
Tadjikistan	0,06
Tchad	0,06

États membres	Projet des barèmes de contributions 2023, 2024, 2025
	%
Tchéquie	0,24
Thaïlande	0,45
Timor-Leste	0,06
Togo	0,06
Tonga	0,06
Trinité-et-Tobago	0,06
Tunisie	0,06
Turkménistan	0,06
Türkiye	1,37
Tuvalu	0,06
Ukraine	0,06
Uruguay	0,06
Vanuatu	0,06
Venezuela (République bolivarienne du)	0,12
Viet Nam	0,17
Yémen	0,06
Zambie	0,06
Zimbabwe	0,06
	100,00

BUDGETS

A36-29 : Budgets 2008, 2009 et 2010

A. L'Assemblée, en ce qui a trait au budget pour 2008-2009-2010 :

1. *Note* que, 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 2008, 2009 et 2010, 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 honoraires de 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 pour les exercices 2008, 2009 et 2010 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

2008	2009	2010
9 723 000	9 827 000	10 328 000

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, sous réserve que les besoins généraux n'excèdent à aucun moment les fonds mis à la disposition de l'Organisation à cette fin.

C. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme ordinaire :

Décide :

1. que, pour les exercices financiers 2008, 2009 et 2010, les dépenses indiquées ci-après en dollars canadiens sont autorisées pour le Programme ordinaire, conformément aux dispositions du Règlement financier, et sous réserve des dispositions de la présente résolution, **séparément** pour les exercices indiqués :

	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Programme			
A — SÉCURITÉ	14 415 000	15 014 000	16 185 000
B — SÛRETÉ	5 019 000	6 532 000	8 778 000
C — ENVIRONNEMENT	1 674 000	1 672 000	1 755 000
D — EFFICACITÉ	20 640 000	21 436 000	21 304 000
E — CONTINUITÉ	1 951 000	2 114 000	2 046 000
F — DROIT	607 000	658 000	790 000
Gestion et administration	18 670 000	18 582 000	19 638 000
Soutien du programme	<u>14 086 000</u>	<u>14 001 000</u>	<u>14 871 000</u>
Remaniement organisationnel	<u>2 889 000</u>	<u>76 000</u>	<u>140 000</u>
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	<u>79 951 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>85 507 000</u>
Fonctionnement	79 386 000	79 692 000	85 371 000
Capital	565 000	393 000	136 000

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

	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
a) par les contributions des États contractants, conformément à la résolution sur le barème des contributions	74 184 000	74 060 000	79 204 000
b) par les recettes accessoires	1 916 000	1 917 000	1 917 000
c) par l'excédent du Fonds de génération de produits auxiliaires	<u>3 851 000</u>	<u>4 108 000</u>	<u>4 386 000</u>
TOTAL :	<u>79 951 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>85 507 000</u>

3. le Conseil examinera la méthode de fixation des contributions des États contractants, conformément au paragraphe 6.6 du Règlement financier, pour établir si le Secrétaire général devrait systématiquement chercher à obtenir des contributions dans plus d'une seule monnaie à partir de 2008, étant donné la nécessité de gérer efficacement les risques liés aux taux de change et aussi pour éviter d'imposer une charge administrative exagérée aux États contractants ou au Secrétariat.

A37-26 : Budgets pour 2011, 2012 et 2013

A. L'Assemblée, en ce qui a trait au budget pour 2011-2012-2013 :

1. Note que, 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 2011, 2012 et 2013, 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 honoraires de 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 2011, 2012 et 2013 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

2011	2012	2013
10 700 000	11 000 000	11 600 000

Reconnaissant que la coopération technique est un moyen important pour renforcer le développement et la sécurité de l'aviation civile,

Reconnaissant les circonstances auxquelles fait face le Programme de coopération technique de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures,

Reconnaissant qu'advenant le cas où les activités AOSC pour un exercice financier donné entraîneraient un déficit financier, ce dernier devrait d'abord être comblé au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et qu'une demande d'aide du budget du Programme ordinaire serait le dernier recours,

Décide que les prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique sont approuvées, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives, dans le cadre des prévisions budgétaires AOSC annuelles et conformément à l'article IX du Règlement financier.

C. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme ordinaire :

Décide :

1. que, séparément pour les exercices financiers 2011, 2012 et 2013, 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 :

Programme	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>Total</u>
SÉCURITÉ	22 815 000	23 437 000	24 913 000	71 165 000
SÛRETÉ	13 403 000	13 771 000	13 866 000	41 040 000
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN	11 431 000	11 843 000	12 311 000	35 585 000
Soutien du programme	19 748 000	20 714 000	22 143 000	62 605 000
Gestion et administration	13 265 000	13 475 000	14 080 000	40 820 000
Gestion et administration — Organes directeurs	6 932 000	7 004 000	7 951 000	21 887 000
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	<u>87 594 000</u>	<u>90 244 000</u>	<u>95 264 000</u>	<u>273 102 000</u>

Programme	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>Total</u>
Fonctionnement	86 555 000	89 554 000	94 681 000	270 790 000
Capital	1 039 000	690 000	583 000	2 312 000

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

	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>Total</u>
a) par les contributions des États	82 024 000	84 256 000	88 727 000	255 007 000
b) par le virement de fonds provenant de l'excédent de l'ARGF	4 370 000	4 688 000	5 082 000	14 140 000
c) par les recettes accessoires	1 200 000	1 300 000	1 455 000	3 955 000
TOTAL :	<u>87 594 000</u>	<u>90 244 000</u>	<u>95 264 000</u>	<u>273 102 000</u>

3. que, séparément pour les exercices financiers 2011, 2012 et 2013, les dépenses supplémentaires 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 doivent être financées sans augmenter les contributions des États par un remboursement de 5 311 500 \$ provenant du fonds AOSC et par le virement de 2 202 200 \$ du Compte des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date :

Programme	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>Total</u>
SÉCURITÉ	119 000	977 000	888 000	1 984 000
SÛRETÉ	71 000	73 000	76 000	220 000
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN	48 000	49 000	51 000	148 000
Soutien du programme	387 000	399 000	425 000	1 211 000
Gestion et administration	1 262 000	1 295 000	1 349 000	3 906 000
Gestion et administration — Organes directeurs	14 000	15 000	16 000	45 000
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	<u>1 901 000</u>	<u>2 808 000</u>	<u>2 805 000</u>	<u>7 514 000</u>

A38-22 : Budgets pour 2014, 2015 et 2016

A. L'Assemblée, en ce qui a trait au budget pour 2014-2015-2016 :

1. Note que, 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 2014, 2015 et 2016, 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 honoraires de 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 2014, 2015 et 2016 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

	2014	2015	2016
Dépenses estimatives	8 300 000	8 400 000	8 500 000

Reconnaissant que la coopération technique est un moyen important pour renforcer le développement et la sécurité de l'aviation civile,

Reconnaissant les circonstances auxquelles fait face le Programme de coopération technique de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures,

Reconnaissant qu'advenant le cas où les activités AOSC pour un exercice financier donné entraîneraient un déficit financier, ce dernier devrait d'abord être comblé au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et qu'une demande d'aide du budget du Programme ordinaire serait le dernier recours,

Décide que les prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique sont approuvées, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives, dans le cadre des prévisions budgétaires AOSC annuelles et conformément à l'article IX du Règlement financier.

C. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme ordinaire :

Décide :

1. que, séparément pour les exercices financiers 2014, 2015 et 2016, 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 :

	2014	2015	2016	Total
Objectifs stratégiques				
SÉCURITÉ	23 219 000	24 097 000	24 721 000	72 037 000
CAPACITÉ ET EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	17 353 000	17 628 000	18 353 000	53 334 000
SÛRETÉ ET FACILITATION	8 903 000	9 148 000	9 342 000	27 393 000
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN	3 138 000	3 178 000	3 534 000	9 850 000
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	4 474 000	4 557 000	5 129 000	14 160 000
Soutien du Programme	12 651 000	12 767 000	13 136 000	38 554 000
Gestion et administration	15 581 000	15 788 000	16 078 000	47 447 000

	2014	2015	2016	Total
Gestion et administration — Organes directeurs	7 433 000	7 574 000	8 756 000	23 763 000
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000
Fonctionnement	92 224 000	94 139 000	98 625 000	284 988 000
Capital	528 000	598 000	424 000	1 550 000

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

	2014	2015	2016	Total
a) Contributions des États	86 120 000	88 075 000	92 355 000	266 550 000
b) Remboursement provenant du Fonds AOSC	1 231 000	1 260 000	1 291 000	3 782 000
c) Virement de fonds provenant de l'excédent de l'ARGF	5 082 000	5 082 000	5 082 000	15 246 000
d) Recette accessoires	319 000	320 000	321 000	960 000
TOTAL :	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000

A39-37 : Budgets pour 2017, 2018 et 2019

A. L'Assemblée, en ce qui a trait au budget pour 2017-2018-2019, *note* que :

- conformément à l'article 61 de la Convention, le Conseil lui a soumis des prévisions budgétaires [indicatives dans le cas des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) du Programme de coopération technique] pour chacun des exercices financiers 2017, 2018 et 2019, et qu'elle a examiné ces prévisions ;
- approuve les budgets de l'Organisation aux termes des articles 49, alinéa e), et 61 de la Convention.

B. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme de coopération technique :

Reconnaissant que les dépenses AOSC sont financées principalement au moyen des redevances liées à la mise en œuvre de projets dont l'exécution a été confiée à l'OACI par des sources extérieures de financement, notamment des gouvernements et le Programme des Nations Unies pour le développement,

Reconnaissant que le Programme de coopération technique ne peut être déterminé avec grande précision avant que les gouvernements des pays donateurs et bénéficiaires aient pris leurs décisions sur les projets pertinents,

Reconnaissant qu'en raison de la situation mentionnée ci-dessus, les montants budgétaires AOSC annuels nets indiqués ci-après en dollars canadiens (CAD) pour les exercices 2017, 2018 et 2019 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

	2017	2018	2019
Dépenses estimatives	9 560 000	9 700 000	9 930 000

Reconnaissant que la coopération technique est un moyen important pour renforcer le développement et la sécurité de l'aviation civile,

Reconnaissant les circonstances auxquelles fait face le Programme de coopération technique de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures,

Reconnaissant qu'advenant le cas où les activités AOSC pour un exercice financier donné entraîneraient un déficit financier, ce dernier devrait d'abord être comblé au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et qu'une demande d'aide du budget du Programme ordinaire serait le dernier recours,

Décide que les prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique sont approuvées, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives, dans le cadre des prévisions budgétaires AOSC annuelles et conformément à l'article IX du Règlement financier.

C. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme ordinaire :

Décide :

1. que, séparément pour les exercices financiers 2017, 2018 et 2019, les dépenses indiquées ci-après en dollars canadiens, nécessitant une sortie de fonds, sont autorisées pour le Programme ordinaire, conformément aux dispositions du Règlement financier, et sous réserve des dispositions de la présente résolution :

	2017	2018	2019	Total
Objectifs stratégiques (Programmes)				
SÉCURITÉ	22 962 000	23 181 000	24 008 000	70 151 000
CAPACITÉ ET EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	14 627 000	15 116 000	15 320 000	45 063 000
SÛRETÉ ET FACILITATION DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN	8 773 000	8 878 000	9 173 000	26 824 000
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	3 112 000	3 182 000	3 494 000	9 788 000
Soutien du Programme	30 957 000	31 774 000	34 076 000	96 807 000
Gestion et administration	13 779 000	14 253 000	14 589 000	42 621 000
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	97 642 000	99 868 000	104 543 000	302 053 000
Fonctionnement	96 568 000	98 922 000	103 778 000	299 268 000
Capital	1 074 000	946 000	765 000	2 785 000

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

	2017	2018	2019	Total
a) Contributions des États	89 344 000	91 540 000	96 181 000	277 065 000
b) Remboursement provenant du Fonds AOSC	1 202 000	1 202 000	1 202 000	3 606 000
c) Virement de fonds provenant de l'excédent de l'ARGF	6 415 000	6 415 000	6 416 000	19 246 000
d) Virement de fonds provenant du Compte des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de contributions de longue date	333 000	333 000	334 000	1 000 000

	2017	2018	2019	Total
e) Recettes diverses	348 000	378 000	410 000	1 136 000
TOTAL :	97 642 000	99 868 000	104 543 000	302 053 000

A40-34 : Budgets pour 2020, 2021 et 2022

A. L'Assemblée, en ce qui a trait au budget pour 2020-2021-2022, *note* que :

- 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 ;
- 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
Dépenses estimatives	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 :*

1. 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
Objectif stratégique (programmes)				
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
Soutien du Programme	12 898 000	13 303 000	14 919 000	41 120 000
Gestion et administration	14 957 000	15 442 000	15 856 000	46 255 000
TOTAL DES CRÉDITS PROPOSÉS	103 312 000	106 946 000	112 457 000	322 715 000
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	91 970 000	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	9 649 000	28 946 000
d) Recettes accessoires	491 000	519 000	548 000	1 558 000
TOTAL :	103 312 000	106 946 000	112 457 000	322 715 000

A41-28 : Budgets 2023-2024-2025*L'Assemblée,***A. L'Assemblée, en ce qui a trait au budget pour 2023-2024-2025, note que :**

1. Conformément à l'article 61 de la Convention, le Conseil lui a soumis des prévisions budgétaires pour le budget ordinaire et des prévisions budgétaires indicatives pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) du Programme de coopération technique pour chacun des exercices financiers 2023, 2024 et 2025, 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 budget ordinaire :

Mesure l'importance du nouvel objectif de transformation et de l'initiative connexe ;

Précise que les contributions des États d'un montant de 14 977 000 CAD destinées à financer certaines initiatives hautement prioritaires relevant de l'objectif de transformation, au cours du triennat 2023-2024-2025, constituent une contribution ponctuelle extraordinaire, qui sera traitée en tant que montant non consolidé et qui ne sera pas intégrée au niveau de référence utilisé pour élaborer les prévisions budgétaires du triennat 2026-2027-2028 ;

Décide que :

1. les montants indiqués dans le tableau ci-après en dollars canadiens (CAD) pour les exercices financiers 2023, 2024 et 2025 sont autorisés pour dépenses conformément aux dispositions du Règlement financier, et sous réserve des dispositions de la présente résolution :

Prévisions budgétaires 2023-2024-2025				
<i>(en CAD)</i>				
	2023	2024	2025	Total
Objectif stratégique				
SÉCURITÉ	32.825.000	34.178.000	34.881.000	101.884.000
CAPACITÉ ET EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE	21.460.000	22.241.000	22.630.000	66.331.000
SÛRETÉ ET FACILITATION	14.906.000	15.491.000	16.064.000	46.461.000
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN	4.952.000	5.113.000	5.256.000	15.321.000
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	6.877.000	6.983.000	7.351.000	21.211.000
Objectif de transformation	8.041.000	4.642.000	5.326.000	18.009.000
Soutien aux objectifs stratégiques	13.909.000	14.398.000	16.215.000	44.522.000
Gestion et administration	14.062.000	14.658.000	15.101.000	43.821.000
TOTAL DES CRÉDITS PROPOSÉS	117.032.000	117.704.000	122.824.000	357.560.000
Opérationnel	116.413.000	117.116.000	122.225.000	355.754.000
Immobilisations	619.000	588.000	599.000	1.806.000

2. les crédits totaux autorisés annuels seront financés comme présenté dans le tableau ci-dessous, conformément aux dispositions du Règlement financier :

Sources de financement 2023-2024-2025				
<i>(en CAD)</i>				
	2023	2024	2025	Total
a) Contributions des États	103.920.000	104.566.000	109.665.000	318.151.000
b) par le virement de fonds provenant de l'excédent de l'ARGF	8.082.000	8.082.000	8.081.000	24.245.000
c) Réserve opérationnelle	2.364.000	2.364.000	2.364.000	7.092.000
d) Remboursement provenant du fonds AOSC	1.829.000	1.856.000	1.877.000	5.562.000
e) Recettes accessoires	780.000	780.000	780.000	2.340.000
f) Plan d'incitation	57.000	56.000	57.000	170.000
TOTAL :	117.032.000	117.704.000	122.824.000	357.560.000

C. L'Assemblée, en ce qui concerne les prévisions budgétaires indicatives du Fonds AOSC pour le Programme de coopération technique :

Considérant que le Fonds de dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) est financé principalement au moyen des redevances liées à la mise en œuvre de projets dont l'exécution a été confiée à l'OACI à l'aide de fonds provenant de sources de financement extérieures comme des gouvernements et d'autres sources,

Considérant 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 et les montants à mettre en œuvre pendant un exercice donné,

Considérant 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 2023, 2024 et 2025 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

	2023	2024	2025
Dépenses estimatives	9 300 000	9 570 000	9 780 000

Considérant que la coopération technique est un moyen important de renforcer le développement et la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité de l'aviation civile,

Considérant les circonstances auxquelles fait face le Programme de coopération technique de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures de gestion,

Considérant 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.

FONDS DE ROULEMENT

A41-30 : Fonds de roulement

L'Assemblée,

1. Note :

- a) que, conformément à la résolution A40-31, 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 retard préjudiciable de la part de certains États membres dans l'acquittement 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 examine la situation financière de l'Organisation et le niveau du Fonds de roulement à intervalles réguliers ;

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 pour déterminer s'il y a lieu de l'augmenter d'urgence ;
- c) que, si le Conseil détermine qu'une telle augmentation est justifiée, le niveau du Fonds de roulement sera établi à un niveau maximum de 10,0 millions USD, sous réserve des augmentations résultant des avances versées par les nouveaux États devenus membres de l'Organisation après l'approbation du barème. Ces modifications du Fonds de roulement seront fondées sur le barème des contributions en vigueur pour l'exercice pour lequel l'augmentation du niveau du Fonds de roulement est approuvée ;
- d) que le Secrétaire général sera autorisé, avec l'approbation préalable du Comité des finances du Conseil, à financer les crédits ordinaires et supplémentaires qui ne peuvent être financés par prélèvement sur le Fonds général et sur le Fonds de roulement, en empruntant à l'extérieur les sommes nécessaires pour faire face aux obligations immédiates de l'Organisation, et qu'il sera tenu 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, à ses sessions ordinaires, pour lui indiquer :
 - 1) si le niveau du Fonds de roulement est suffisant ;
 - 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 A40-31 ;

3. *Demande instamment :*

- a) que tous les États membres versent 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) que les États membres qui ont des arriérés de contributions s'acquittent aussi rapidement que possible de leurs obligations envers l'Organisation, comme le demande la résolution A39-31.

A38-23 : 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 § 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 l'État qui est devenu membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale après la 37^e session de l'Assemblée et qui est soumis à contribution comme il est indiqué ci-dessous ;

2. *Confirme* en conséquence la décision du Conseil portant fixation de contribution et de l'avance au Fonds de roulement de l'État ci-après au taux indiqué, ce taux de contribution devant s'appliquer à compter de la date de contribution indiquée :

Nouvel État membre	Devenu membre le	Soumis à contribution à partir du	Taux de contribution
Soudan du Sud	10 novembre 2011	1 ^{er} décembre 2011	0,06 %

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^e 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 :

Nouvel État membre	Devenu membre le	Soumis à contribution à partir du	Taux de contribution
Tuvalu	18 novembre 2017	1 ^{er} décembre 2017	0,06 %
Dominique	13 avril 2019	1 ^{er} mai 2019	0,06 %

ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS

A39-31 : Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations

L'Assemblée,

Considérant que l'article 62 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État membre qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation,

Considérant que l'article 6.5, alinéa a), du *Règlement financier de l'OACI* prévoit que les contributions des États membres sont considérées comme dues et payables en totalité le premier jour de l'exercice auquel elles se rapportent, et que l'article 6.5, alinéa b), stipule qu'au 1^{er} janvier de l'exercice financier suivant, tout solde impayé sera considéré comme constituant un arriéré d'une année,

Notant que les retards de paiement des contributions de l'année courante ont entravé l'exécution du programme des travaux et créé de graves difficultés de trésorerie,

Prie instamment tous les États membres qui ont des arriérés de prendre des dispositions pour régler ces arriérés,

Prie instamment tous les États membres et en particulier les États élus au Conseil de prendre toutes les mesures nécessaires pour payer leurs contributions en temps voulu,

Décide, avec effet au 1^{er} janvier 2017 :

1. que tous les États membres devraient reconnaître la nécessité de verser leurs contributions au début de l'exercice au cours duquel elles sont échues afin d'éviter que l'Organisation ne soit obligée de prélever sur le Fonds de roulement pour compenser les déficits ;

2. que le Secrétaire général soit chargé d'adresser à tous les États membres, au moins trois fois par an, un relevé indiquant le solde des contributions de l'année en cours et des contributions échues au 31 décembre de l'année précédente ;

3. que le Conseil soit autorisé à négocier et à conclure avec les États membres qui ont des arriérés de contributions de trois ans ou davantage des arrangements en vue du règlement des arriérés accumulés envers l'Organisation, ces règlements ou arrangements devant être communiqués à l'Assemblée lors de sa session suivante ;
4. que tous les États membres qui sont en retard de trois ans ou plus dans le paiement de leurs contributions devraient :
 - a) régler sans délai les montants en souffrance correspondant aux avances au Fonds de roulement, la contribution de l'année en cours et un paiement partiel s'élevant à 5 % du montant des arriérés ;
 - b) dans les six mois qui suivent la date du versement prévu à l'alinéa a), conclure avec l'Organisation, s'ils ne l'ont pas déjà fait, un accord en vue du règlement du solde de leurs arriérés, cet accord devant prévoir le règlement intégral chaque année des contributions de l'exercice en cours et du solde des arriérés par annuités sur une période maximale de dix ans que le Conseil pourra, s'il le juge utile, porter à un maximum de vingt ans dans des cas spéciaux, c'est-à-dire dans le cas des États membres que les Nations Unies ont classés comme pays les moins avancés ;
5. que le Conseil devrait intensifier davantage la politique actuelle qui consiste à inviter les États membres ayant des arriérés à faire des propositions de règlement pour liquider leurs arriérés de contributions de longue date suivant les dispositions du § 4 ci-dessus, en tenant dûment compte de la situation économique des États intéressés ainsi que de la possibilité d'accepter d'autres monnaies, conformément au § 6.6 du Règlement financier, dans la mesure où le Secrétaire général peut les utiliser ;
6. que le droit de vote à l'Assemblée soit suspendu pour les États membres dont les arriérés sont égaux ou supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents, ainsi que pour les États membres qui ne se conforment pas aux accords conclus en application de l'alinéa b) du § 4, cette suspension étant immédiatement levée lors du règlement des sommes en souffrance et des sommes dues au titre des accords ;
7. que le droit de vote au Conseil soit suspendu pour les États membres du Conseil dont les contributions annuelles sont en totalité ou en partie en souffrance depuis plus de 18 mois, cette suspension étant levée immédiatement lors du règlement des sommes dues ;
8. que le droit de vote d'un État membre qui a été suspendu en application du § 6 ci-dessus peut aussi être rétabli par décision de l'Assemblée ou du Conseil, pour autant :
 - a) que cet État ait déjà conclu avec le Conseil un accord en vue du règlement de ses obligations échues et non réglées et du paiement de ses contributions de l'exercice en cours, et qu'il ait respecté les clauses de cet accord ; ou
 - b) que l'Assemblée ait la conviction que cet État a fait la preuve de sa volonté de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;
9. que, lorsque le droit de vote d'un État a été suspendu par l'Assemblée en vertu de l'article 62 de la Convention, le Conseil peut rétablir ce droit de vote, dans les conditions stipulées au § 8, alinéa a), ci-dessus, à condition que cet État ait fait la preuve de sa volonté de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;
10. que les mesures supplémentaires suivantes soient appliquées aux États membres dont le droit de vote a été suspendu en vertu de l'article 62 de la Convention :
 - a) inadmissibilité à accueillir des réunions, conférences, ateliers et séminaires entièrement ou partiellement financés par le Programme ordinaire ;

- b) en ce qui concerne la documentation gratuite, droit limité aux documents qui sont fournis gratuitement aux États non membres, y compris ceux qui sont diffusés par voie électronique, et aux documents qui sont essentiels à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne internationale ;
 - c) inadmissibilité des personnes désignées ou des représentants à une candidature à tout poste ;
 - d) aux fins du recrutement aux postes du Secrétariat, toutes choses étant égales par ailleurs, les candidats des États qui ont des arriérés seraient considérés de la même façon que les candidats d'un État qui a déjà atteint le niveau de représentation souhaitable (suivant les principes de la représentation géographique équitable), même si leur État n'a pas atteint ce niveau ;
 - e) inadmissibilité au stage de familiarisation de l'OACI ;
11. que seuls les États sans arriérés de contributions annuelles, sauf pour l'année en cours, soient éligibles au Conseil, aux comités et aux organes de l'OACI ;
12. que le Secrétaire général soit chargé de signaler au Conseil tout droit de vote considéré comme étant suspendu, toute suspension révoquée au titre des § 6 et 7, ainsi que toute non-admissibilité aux élections du Conseil, des comités et des organes, au titre du § 11, et d'appliquer en conséquence les mesures stipulées au § 10 ;
13. que la présente résolution annule et remplace la résolution A38-24.

A38-25 : Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date

L'Assemblée,

Rappelant les préoccupations exprimées lors des précédentes sessions de l'Assemblée devant l'augmentation des arriérés de contributions,

Réaffirmant la nécessité, pour tous les États membres, de verser leurs contributions pendant l'exercice au cours duquel elles sont échues,

Notant qu'un certain nombre d'États ont vu leur droit de vote suspendu à l'Assemblée et au Conseil, conformément à la résolution A38-24 de l'Assemblée,

Réaffirmant qu'il importe au plus haut point que tous les États participent aux activités de l'Organisation,

Notant que l'excédent de trésorerie était traditionnellement réparti entre les États membres qui avaient payé leurs contributions pour les exercices financiers qui avaient donné lieu à des excédents,

Souhaitant encourager les États à liquider leurs arriérés et, par la même occasion, leur donner des incitations à ce faire,

Décide :

1. que les excédents de trésorerie seront répartis entre les États membres qui, à la date de la répartition, ont payé leurs contributions pour les exercices qui ont donné lieu à ces excédents et qu'il sera mis fin au droit à la répartition des excédents des États qui ont des arriérés pour les exercices en question, à l'exception des États qui ont passé des accords et qui en ont respecté les termes ;

2. que les États membres qui ont des arriérés équivalant aux trois derniers exercices complets ou davantage, qui ont passé ou qui passent des accords en vue du règlement des arriérés de longue date, et qui ont respecté les termes de ces accords, seront crédités de leur part de l'excédent de trésorerie répartis, même s'ils n'ont pas payé leurs contributions pour les exercices financiers qui ont donné lieu aux excédents ;
3. que, avec effet au 1^{er} janvier 2005, sous réserve de la disponibilité d'un excédent de trésorerie, seule la partie d'un versement d'un État membre qui dépasse la somme des contributions des trois exercices précédents et toutes les annuités versées au titre d'un accord conclu en application du § 4 de la résolution A37-32 seront conservées dans un compte distinct en vue de financer les dépenses pour des activités liées à la sûreté de l'aviation et des projets nouveaux et imprévus dans le domaine de la sécurité de l'aviation, et/ou de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre des programmes de l'OACI, sous la direction du Conseil, et qu'un rapport à ce sujet sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;
4. de charger le Conseil de suivre de près la question des contributions en souffrance, ainsi que les effets des mesures incitatives aux fins du règlement des arriérés par les États, et de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur les résultats des efforts qui ont été faits, y compris sur d'autres mesures à envisager ;
5. que la présente résolution remplace la résolution A35-27.

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la résolution A33-27 de l'Assemblée

L'Assemblée,

Considérant que le paragraphe 3 du dispositif de la résolution A33-27 de l'Assemblée dispose que les versements des États contractants ayant des arriérés équivalant à trois exercices complets ou davantage seront conservés dans un compte distinct en vue de financer les dépenses pour les activités liées à la sûreté de l'aviation et des projets nouveaux et imprévus dans le domaine de la sécurité de l'aviation, et/ou de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre des programmes de l'OACI, sous la direction du Conseil, et qu'un rapport à ce sujet sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée,

Rappelant que, par sa résolution A33-10, l'Assemblée entérine le concept d'une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ayant pour objectif le financement de projets liés à la sécurité pour lesquels les États ne peuvent fournir ou obtenir les ressources financières nécessaires, et ayant comme principal domaine d'application les carences liées à la sécurité déterminées par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) comme élément du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

Rappelant en outre que le paragraphe 5, alinéa a), du dispositif de la résolution A33-10 encourage les États contractants à envisager de contribuer volontairement au financement des travaux préparatoires à l'élaboration de l'IFFAS,

Notant qu'à ses 167^e et 168^e sessions, le Conseil a examiné la question de l'utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi en vertu du paragraphe 3 du dispositif de la résolution A33-27 pour financer en particulier les activités de sûreté de l'aviation et l'IFFAS,

Notant qu'il est essentiel pour le bon fonctionnement de l'OACI que les États contractants payent leurs contributions à la date due, et que l'utilisation des fonds du compte distinct ne devrait pas avoir pour effet d'encourager les États à retenir leurs contributions de manière à les orienter vers un usage particulier,

Tenant compte de l'avis du Conseil, selon lequel il conviendrait que la présente session extraordinaire de l'Assemblée soit invitée à statuer sur l'utilisation des fonds se trouvant actuellement dans le compte distinct, comme une question de politique, sans préjudice des résolutions mentionnées préalablement,

1. *Convient* d'utiliser comme suit, à titre exceptionnel, les fonds actuellement conservés conformément au paragraphe 3 du dispositif de la résolution A33-27 de l'Assemblée, soit 3,14 millions de dollars US plus intérêts courus :
 - a) un tiers du montant total disponible pour financer des activités de sûreté de l'aviation de caractère général et dont tous les États contractants ou un grand nombre d'entre eux devraient tirer avantage ;
 - b) un tiers du montant total disponible pour financer le renforcement de l'efficacité de la mise en œuvre des programmes de l'OACI y compris l'USOAP ;
 - c) un tiers du montant total disponible pour financer les activités IFFAS liées à la mise sur pied, au fonctionnement et à l'administration de l'IFFAS, y compris, en totalité ou en partie, des projets pilote exécutés sous les auspices de l'IFFAS dans l'intérêt d'un ou plusieurs groupes spécifiques d'États au niveau régional ou sous-régional, ce montant ne devant en aucun cas être mis à la disposition d'un seul État, en tant qu'emprunteur ou cessionnaire en vertu de l'IFFAS ;
2. *Réaffirme* que ces mesures doivent être placées sous la direction du Conseil et qu'un rapport à ce sujet sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;
3. *Convient* par conséquent de revoir la question à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2004 ;
4. *Prie instamment* tous les États contractants d'envisager de contribuer volontairement au financement de l'élaboration de l'IFFAS.

A40-31 : Fonds de roulement

COMPTES ET RAPPORTS DE VÉRIFICATION

A37-30 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2007, 2008 et 2009 et examen des rapports de vérification correspondants
--

L'Assemblée,

Considérant que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2007, 2008 et 2009, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que le Vérificateur général du Canada (pour 2007) et la Cour des comptes de France (pour 2008 et 2009), 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 contractants,

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* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2007 et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;
2. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2008 et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;
3. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2009, des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification et du rapport sur la mise en œuvre des recommandations du Commissaire aux comptes pour les exercices antérieurs ;
4. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2007 ;
5. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2008 ;
6. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2009.

A38-29 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2010, 2011 et 2012 et examen des rapports de vérification correspondants

L'Assemblée,

Considérant que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2010, 2011 et 2012, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que la Cour des comptes de France, membre du Groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, a établis en qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI, ont été soumis à l'Assemblée après avoir été communiqués aux États membres,

Considérant que le Conseil a étudié les rapports de vérification des comptes et les a soumis à l'examen de l'Assemblée,

Considérant que les dépenses ont été examinées conformément aux dispositions du chapitre VIII, article 49, alinéa f), de la Convention,

1. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2010 ;
2. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2011 ;
3. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2012 ;
4. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2010 ;
5. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2011 ;
6. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2012.

A39-35 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2013, 2014 et 2015 et examen des rapports de vérification correspondants

L'Assemblée,

Considérant que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2013, 2014 et 2015, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que la Cour des comptes de France (2013) et la Corte dei Conti d'Italie (2014 et 2015), membres du Groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, ont établis en qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI, ont été soumis à l'Assemblée après avoir été communiqués aux États membres,

Considérant que le Conseil a étudié les rapports de vérification des comptes et les a soumis à l'examen de l'Assemblée,

Considérant que les dépenses ont été examinées conformément aux dispositions du chapitre VIII, article 49, alinéa f), de la Convention,

1. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2013 ;
2. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2014 ;
3. *Prend note* des rapports du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2015 ;
4. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2013 ;
5. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2014 ;
6. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2015.

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, 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.

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

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil a étudié les rapports de vérification des comptes de l'Organisation et les rapports du Commissaire aux comptes pour les exercices financiers 2019, 2020 et 2021 et les a soumis à l'examen et à l'approbation de l'Assemblée,

Considérant que les dépenses ont été examinées conformément aux dispositions du chapitre 8, article 49, alinéa f) de la Convention,

1. *Prend note* du rapport sans réserve du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2019 ;
2. *Prend note* du rapport sans réserve du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2020 ;
3. *Prend note* du rapport sans réserve du Commissaire aux comptes sur les états financiers et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification pour l'exercice financier 2021 ;
4. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2019 ;
5. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2020 ;
6. *Approuve* les états financiers apurés de l'exercice financier 2021.

A5-10 : Vérification mixte des comptes

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a, depuis sa création, eu recours aux services de vérificateurs privés des comptes,

Considérant qu'un groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées a été constitué en vertu des dispositions de la résolution 347 (IV) de l'Assemblée générale des Nations Unies,

Considérant qu'aux termes de l'accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI, ces deux organisations se sont engagées à employer des méthodes aussi uniformes que possible,

Considérant qu'il s'est avéré pratiquement impossible d'adopter la solution consistant à associer les deux systèmes,

Décide :

1. d'abroger les dispositions de la résolution A1-63, autorisant la nomination du vérificateur aux comptes de l'Organisation ;
2. d'entériner la décision prise par le Conseil de confier la vérification extérieure des comptes de l'OACI à un membre du groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées.

A36-38 : Nomination du Commissaire aux comptes

L'Assemblée

1. *Note* que :
 - a) le Règlement financier stipule que, sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil désigne le Commissaire aux comptes de l'Organisation ;
 - b) le Conseil a examiné les propositions de candidature soumises par des États contractants en 2007 et a approuvé la nomination de M. Philippe Séguin, Premier Président de la Cour des comptes de France, membre du Groupe mixte des vérificateurs externes de l'Organisation des Nations Unies et des organismes spécialisés, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2008, 2009 et 2010, en application du paragraphe 13.1 du Règlement financier ;
2. *Exprime* sa sincère reconnaissance à M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, pour la valeur exceptionnelle des services qu'elle a assurés auprès de l'Organisation en qualité de Commissaire aux comptes et pour l'assistance efficace et utile qu'elle a apportée aux fonctionnaires et aux organes de l'OACI pendant son mandat, et saisit cette occasion pour exprimer à nouveau ses sincères remerciements à ses prédécesseurs, Vérificateurs généraux du Canada ;
3. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer M. Philippe Séguin, Premier Président de la Cour des comptes de France, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2008, 2009 et 2010.

A37-31 : Nomination du Commissaire aux comptes

L'Assemblée :

1. *Note* :
 - a) que le Règlement financier prévoit que, sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil nomme un Commissaire aux comptes de l'Organisation ;

- b) que le Conseil a approuvé la prolongation de la nomination du Premier Président de la Cour des comptes de France au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour 2011, 2012 et 2013, aux mêmes honoraires que pour le triennat en cours ;
2. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer M. Didier Migaud, Premier Président de la Cour des comptes au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices financiers 2011, 2012 et 2013.

A38-30 : Nomination du Commissaire aux comptes

L'Assemblée

1. *Note* que :
- a) le Règlement financier stipule que, sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil désigne le Commissaire aux comptes de l'Organisation ;
 - b) le Conseil a examiné les propositions de candidature soumises par des États membres en 2013 et a approuvé la nomination de M. Giuseppe Cogliandro, Président de la Chambre d'audits pour les affaires communautaires et internationales de Corte dei Conti d'Italie, membre du Groupe mixte des vérificateurs externes de l'Organisation des Nations Unies et des organismes spécialisés, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2014, 2015 et 2016, en application du § 13.1 du Règlement financier ;
2. *Exprime* sa sincère reconnaissance à M. Didier Migaud, Premier Président de la Cour des comptes de France, pour la valeur exceptionnelle des services qu'il a assurés auprès de l'Organisation en qualité de Commissaire aux comptes (2008-2013), ainsi que pour l'assistance efficace et utile qu'il a apportée durant cette période aux fonctionnaires et aux organes de l'OACI ;
3. *Confirme* la mesure prise par le Conseil de nommer M. Giuseppe Cogliandro, Président de la Chambre d'audits pour les affaires communautaires et internationales de Corte dei Conti d'Italie au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2014, 2015 et 2016.

A39-36 : Nomination du Commissaire aux comptes

L'Assemblée :

1. *Note* :
- a) que le Règlement financier prévoit que, sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil nomme un Commissaire aux comptes de l'Organisation ;
 - b) que le Conseil a approuvé la prolongation de la nomination du Président de la Corte dei Conti au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour 2017, 2018 et 2019 ;
2. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer M. Raffaele Squitieri, Président de la Corte dei Conti de l'Italie au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices financiers 2017, 2018 et 2019.

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 qualité 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 Huissoud, Président du Contrôle fédéral des finances de Suisse comme Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices financiers 2020, 2021 et 2022.

A41-33 : 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 approuvé la reconduction du Président du Contrôle fédéral des finances de la Suisse au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour 2023, 2024 et 2025.

2. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer le Président du Contrôle fédéral des finances de la Suisse au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices financiers 2023, 2024 et 2025.

SUJETS DIVERS

A36-39 : Étude sur la ventilation des coûts entre le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) et le budget du Programme ordinaire

L'Assemblée prie le Conseil d'examiner et d'approuver une politique de recouvrement des coûts et d'œuvrer avec le Secrétariat pour assurer que le projet pilote apporte des informations exactes, en temps utile, pour la décision du Conseil.

A33-24 : Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC)

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil estime que les améliorations des systèmes d'information et de communication de l'Organisation sont un moyen important d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation dont il est question dans les résolutions A31-2 et A32-1 de l'Assemblée,

Considérant qu'elle a noté que le système comptable actuel a plus de 30 ans et que des améliorations sont nécessaires pour répondre aux besoins en matière d'information des États contractants pour les Programmes ordinaire et de coopération technique,

Considérant qu'elle a pris note des observations du Commissaire aux comptes concernant les insuffisances et les risques du système financier actuel de l'OACI, présentées dans la note A33-WP/28, AD/12 (Doc 9780),

Reconnaissant que les prévisions du budget-programme ne comprennent pas de gros investissements dans la technologie de l'information et des communications,

1. *Demande* aux États contractants de faire des contributions volontaires en liquide ou en nature à la TIC à l'OACI ;
2. *Décide* d'utiliser l'intérêt perçu sur le Fonds général au-delà des montants prévus au budget au titre des recettes accessoires pour les années 2001 et 2002 pour améliorations de la TIC, et plus particulièrement pour la mise en œuvre d'un nouveau système financier ;
3. *Décide* que le solde des crédits non engagés y compris les crédits supplémentaires liés aux pouvoirs du Conseil prévus au paragraphe 5.2 du Règlement financier au 31 décembre 2001 soit également utilisé pour financer les améliorations de la TIC à l'OACI ;
4. *Décide* de créer un Fonds TIC au moyen des ressources indiquées ci-dessus ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'accorder une priorité élevée à la modernisation des systèmes financiers, au renforcement des sites Web de l'OACI et à la consolidation des serveurs de fichiers ;
6. *Demande* au Conseil de suivre les progrès réalisés grâce à l'utilisation du Fonds TIC et de faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée sur l'utilisation de ce fonds.

A35-32 : Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC)
--

L'Assemblée,

Rappelant :

1. que les améliorations des systèmes d'information et de communication de l'Organisation sont un moyen important d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation dont il est question dans les résolutions A31-2 et A32-1 de l'Assemblée ;
2. que le système comptable actuel a plus de 30 ans et que des améliorations sont nécessaires pour répondre aux besoins en matière d'information des États contractants pour les Programmes ordinaire et de coopération technique ;
3. que les prévisions du budget-programme ne comprennent pas de gros investissements dans la technologie de l'information et des communications ;
4. qu'aux termes de la résolution A33-24 de l'Assemblée, un Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC) a été créé pour financer la modernisation des systèmes financiers, l'enrichissement des sites web de l'OACI et le regroupement des serveurs de fichiers ;

Prend note du Rapport sur l'utilisation du Fonds TIC, ainsi que des progrès réalisés dans les trois projets et des dépenses engagées jusqu'ici à cette fin,

Note :

1. que les 2,5 millions de dollars affectés jusqu'ici ne seront pas suffisants pour financer la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes ;
2. que le coût estimatif provisoire de la mise en œuvre d'un système financier moderne intégré et de systèmes connexes s'élève à environ 8 millions de dollars ;
3. qu'un montant supplémentaire de 500 000 \$ pourrait être nécessaire pour maintenir et enrichir le site web de l'OACI ;

Décide :

1. d'autoriser le transfert de 2 millions de dollars du montant accumulé dans le Fonds des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique au Fonds TIC pour financer une partie du coût de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes ;
2. d'autoriser le Conseil à transférer du Compte pour les mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date au Fonds TIC les montants qui sont disponibles et qui sont jugés appropriés au financement de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes après un examen attentif des coûts et la prise en compte des besoins de l'Organisation ;

Demande :

1. aux États de faire des contributions volontaires en liquide ou en nature, en vue de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes et de la poursuite de l'établissement de sites web de l'OACI ;

2. au Conseil de suivre les progrès réalisés dans l'utilisation du Fonds TIC et d'en faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;
3. au Commissaire aux comptes de porter une attention particulière à la bonne utilisation des fonds affectés à la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes dans le cours de son audit.

A22-30 : Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI

A36-18 : Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation

Appendice A

RÉSERVES AUX RÉOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE DE L'OACI¹

Le présent appendice porte sur les réserves aux résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OACI. Pour chaque réserve exprimée, le numéro et le titre de la résolution sont indiqués, de même que, s'il y a lieu, la partie de la résolution visée par la réserve, l'État ou les États qui l'ont exprimée, les références du ou des documents dans lesquels elle figure et, le cas échéant, la déclaration faite par l'État membre ou les États membres à l'appui de la réserve.

Résolution	État	Références
Résolution A41-21	Chine	Paragraphe 6, 7, 9 et 17 du dispositif
	Fédération de Russie	Paragraphe 7, 9 et 17 <i>bis</i> ² a) du dispositif
	Venezuela (République bolivarienne du)	Paragraphe 6 du dispositif et Annexe
Résolution A41-22	Brésil	Paragraphe 20 du dispositif
	Chine	Réserve à l'égard de l'ensemble de la résolution de l'Assemblée
	Fédération de Russie	Réserve à l'égard de l'ensemble de la résolution de l'Assemblée
	Venezuela (République bolivarienne du)	Paragraphe 3, 4, 5, 6, 9 g), 10, 11, 18 et 19 f) du dispositif

1. À jour à la date de publication. Toutes les autres mises à jour à la suite de la diffusion de la présente publication seront reflétées sur le site web de l'Assemblée de l'OACI (<https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>).
2. Par suite de la renumérotation des paragraphes du dispositif de la résolution A41-21, le paragraphe 17 *bis* du dispositif est maintenant le paragraphe 18 du dispositif.

Appendice B

LISTE DES RÉSOLUTIONS RÉSULTANT DES INTÉGRATIONS, AVEC INDICATION DE LEUR ORIGINE

<i>Résolution</i>	<i>Résultant de l'intégration de</i>	<i>Résolution</i>	<i>Résultant de l'intégration de</i>
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19	A21-9*	A16-37, A17-2, A17-3, A17-8, A18-9
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8, appendice H	A21-10*	A16-56, A18-7
A16-10	A12-5, A15-5	A21-33*	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A16-13	A4-6, A14-4	A22-12*	A18-11, A21-19
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9	A22-13*	A16-3, A18-12
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20	A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
A16-26*	A1-44, A10-33	A26-7*	A17-5, A17-6, A17-7, A17-9, A17-10, A17-11, A17-13, A17-14, A17-16, A17-17, A17-23, A20-2, A21-9, A22-16, A22-17, A23-21, A23-22, A24-18, A24-19
A16-27*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-6*	A29-8, A29-9
A16-28*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A22-14, § 1, alinéa c) et § 3, alinéa a) 1) ii) du dispositif, A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A16-29*	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36	A31-15*	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
A16-30*	A1-40, A10-35, A12-21, A14-36	A32-17*	A2-9, A4-19, A7-14, A7-15, A10-32, A10-36, A12-18, A12-19, A15-5, A15-22, A16-22, A16-26, A16-27, A16-28, A16-29, A16-30, A16-31, A16-33, A16-34, A18-20, A18-21, A21-26, A21-28, A22-24, A24-12, A24-14, A26-13, A27-4, A27-15, A29-18, A31-12 et A31-13
A16-32*	A1-45, A2-22, A15-21		
A16-33*	A2-13, A4-17		
A16-34*	A10-38, A12-20, A14-35		
A16-36*	A10-39, A12-23, A14-38		
A16-54*	A11-14, A14-48, A15-36		
A16-56*	A6-2, A7-1, A8-7, A9-6		
A18-20*	A14-34, A15-17		

* N'est plus en vigueur.
Voir <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/FR/resolutions.aspx>
pour les résolutions qui ne sont plus en vigueur.

Appendice C

LISTE DES RÉOLUTIONS QUI ONT ÉTÉ INTÉGRÉES, AVEC INDICATION DE LA RÉOLUTION RÉSULTANTE

Résolution	Intégrée à	Résolution	Intégrée à
A1-40	A16-30*	A15-4	A16-6*
A1-44	A16-26*	A15-5	A16-9* et A16-10
A1-45	A16-32*	A15-8, appendice H	A16-9*
A2-8	A16-14*	A15-17	A18-20*
A2-13	A16-33*	A15-19	A16-6* et A16-23*
A2-15	A16-29*	A15-20	A16-23*
A2-22	A16-32*	A15-21	A16-42*
A4-4	A16-14*	A15-23	A16-27* et A16-28*
A4-6	A16-13	A15-36	A16-54*
A4-17	A16-33*	A16-3	A22-13*
A4-20	A16-6*	A16-4	A31-11*
A6-2	A16-56*	A16-36	A31-15*
A7-1	A16-56*	A16-37	A21-9*
A7-6	A31-15*	A16-56	A21-10*
A8-7	A16-56*	A17-2	A21-9*
A9-6	A16-56*	A17-3	A21-9*
A10-6	A16-6*	A17-5	A26-7*
A10-9	A16-14*	A17-6	A26-7*
A10-33	A16-26*	A17-7	A26-7*
A10-35	A16-27*, A16-28*, A16-29* et A16-30*	A17-8	A21-9*
A10-38	A16-34*	A17-9	A26-7*
A10-39	A16-36*	A17-10	A26-7*
A10-40	A31-15*	A17-11	A26-7*
A11-14	A16-54*	A17-13	A26-7*
A12-5	A16-9* et A16-10	A17-14	A26-7*
A12-8	A16-6*	A17-16	A26-7*
A12-20	A16-34*	A17-17	A26-7*
A12-21	A16-27*, A16-28*, A16-29* et A16-30*	A17-23	A26-7*
A12-23	A16-36*	A18-7	A21-10*
A12-30	A21-33*	A18-9	A21-9*
A14-3	A16-6*	A18-11	A22-12*
A14-4	A16-13	A18-12	A22-13*
A14-32	A16-23*	A18-16	A23-13
A14-34	A18-20*	A18-24	A21-33*
A14-35	A16-34*	A18-25	A21-33*
A14-36	A16-27*, A16-28*, A16-29* et A16-30*	A19-3	A21-33*
A14-38	A16-36*	A19-4	A21-33*
A14-48	A16-54*	A19-5	A21-33*
		A20-2	A26-7*

* N'est plus en vigueur.
Voir <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/FR/resolutions.aspx>
pour les résolutions qui ne sont plus en vigueur.

<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>	<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>
A21-9	A26-7*	A23-10	A31-11*
A21-19	A22-12*	A23-21	A26-7*
A21-22	A23-13	A23-22	A26-7*
A22-12	A31-11	A24-18	A26-7*
A22-13	A31-11	A24-19	A26-7*
A22-14, §1, alinéa c) et § 3, alinéa a) 1) ii) du dispositif	A31-11*	A27-3	A31-15*
A22-15	A31-11*	A28-3	A31-11*
A22-16	A26-7*	A29-8	A31-6*
A22-17	A26-7*	A29-9	A31-6*
A22-28	A23-13	A29-12	A31-11*
		* N'est plus en vigueur. Voir https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/FR/resolutions.aspx pour les résolutions qui ne sont plus en vigueur.	

Appendice D

INDEX PAR SUJET

DES RÉOLUTIONS EN VIGUEUR

Abus de substances toxiques

drogues et alcool : programme de dépistage : A33-12 (II-47)
prévention sur les lieux de travail : rôle de l'OACI : A29-16 (II-46)

Accessibilité

voir Facilitation

Accidents d'aviation

accidents et incidents : non-divulgence d'éléments : A40-2 (I-135)
assistance aux victimes et à leurs familles : A41-14 (I-139)
enquêtes : A41-10 (II-6), appendice N (II-20) ; A36-10 (I-134)
prévention : A36-10 (I-134)

Accords et arrangements

bilatéraux, mise en œuvre des plans régionaux : A22-19 (II-30)
laissez-passer ONU : A2-25 (I-47)
OACI-ONU : A1-2 (I-55)

Actes de terrorisme et de destruction d'aéronefs civils russes : A35-1 (I-49)

Aérodromes

voir Aéroports

Aéronef civil cubain, sabotage et destruction : A22-5 (I-47)

Aéronef civil libyen abattu : A19-1 (I-45)

Aéronefs

bruit : avions à réaction subsoniques : A41-20, appendice D (I-74)
bruit : politiques et programmes : A41-20, appendice C (I-71)
code de conception : A33-11 (I-113)
désinsectisation : A40-14 (I-109)
location, affrètement et banalisation : A23-13 (II-43)
nouveaux types, planification coordonnée : A23-14 (II-40)
supersoniques : A41-20, appendice G (I-79)

Aéronefs civils : usage indu : déclaration : A33-1 (VII-1)

Aéronefs russes, actes de terrorisme et de destruction : A35-1 (I-49)

Aéronefs supersoniques

Voir aéronefs

Aéroports

bruit : A41-20, appendice E (I-76)
mise en œuvre : A41-10, appendice J (II-17)
remise en activité : A22-11 (VI-11)

Aéroports et services de navigation aérienne : A41-27, appendice C (III-10)

Afrique

Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique : A38-7 (II-26) ;
A40-23 (II-28)

Alcool : abus : programmes de dépistage : A33-12 (II-47)

Approche équilibrée

voir Bruit

Arriérés de contributions

mesures incitatives en vue du règlement : A38-25 (X-52)
règlement : A34-1 (X-53) ; A39-31 (X-50) ; A38-25 (X-52)

Assemblée

invitations : A5-3 (I-32)
liste des résolutions intégrées avec indication de la résolution résultante (appendices B et C)
règlement intérieur : (I-30)
texte en langue arabe : Décision A25 (I-30)
texte en langue russe : Décision A22 (I-30)
réserves aux résolutions de l'Assemblée : appendice A
résolutions en vigueur : appendice E
résolutions en vigueur : Index par sujet : appendice D
sessions extraordinaires : A14-5 (I-29)
sessions, fréquence et lieu : A8-1 (I-28) ; A16-13 (I-31) ; Décision A22 (I-30)

Assistance aux États (voir aussi Coopération technique)

financement des plans régionaux : A16-10 (IV-5)
formulation et mise en œuvre des SARP et PANS : A39-22 (II-2)
mise en œuvre des plans régionaux : A16-10 (IV-5) ; A22-19 (II-30) ; A41-10, appendice E (II-10)
missions, secrétariat technique : A41-10, appendice M (II-20)
personnel et matériel pour la remise en activité d'aéroports : A22-11 (VI-11)
services de recherches et de sauvetage : A41-10, appendice H (II-14)

Assurances aéronautiques pour les risques de guerre : A33-20 (V-13)

Aviation civile : incidences environnementales : A41-20, appendice H (I-80)

Avions supersoniques

voir Aéronefs

Bang sonique : A41-20, appendice G (I-79)

Bélarus, infractions : A41-1 (I-50)

(voir aussi Convention relative à l'aviation civile internationale, 1944)

Bourses d'études et de perfectionnement : A41-25, appendice B (VI-5)

Bruit

Approche équilibrée : A41-20, appendice C (I-65)

Budgets

2008-2009-2010 : A36-29 (X-36)

2011-2012-2013 : A37-26 (X-38)

2014-2015-2016 : A38-22 (X-40)

2017-2018-2019 : A39-37 (X-42)

2020-2021-2022 : A40-34 (X-44)

2023-2024-2025 : A41-28 (X-45)

Bureaux régionaux, Secrétariat : A41-10, appendice M (II-20)

Capture illicite d'aéronefs (*voir aussi* Intervention illicite) : A41-18 (VII-4)

Carburants d'aviation durables (*voir* Protection de l'environnement)

Certificats

équipage de conduite, aptitude et licences : A21-24 (II-45) ; A41-10, appendice C (II-8)

exploitants étrangers : A36-6 (I-123)

navigabilité : A41-10, appendice C (II-8)

Certificats de navigabilité : A33-11 (I-113) ; A41-10, appendice C (II-8)

Changements climatiques : A41-21 (I-82)

Circulation aérienne

coordination civilo-militaire : A41-10, appendice I (II-16)

services, délimitation des espaces aériens : A41-10, appendice G (II-13)

Comité des pensions du personnel : A3-9 (VIII-9)

Comité juridique :

constitution : A7-5 (I-25)

75^e anniversaire : A41-5 (I-26)

Commissaire aux comptes : A5-10 (X-57) ; A36-38 (X-58)

nomination : A36-38 (X-58) ; A37-31 (X-58) ; A38-30 (X-59) ; A39-36 (X-59) ; A40-33 (X-60) ; A41-33 (X-60)

Commission de la fonction publique internationale : A21-12 (I-61)

Commission de navigation aérienne

composition : A38-13 (I-23)

emploi des langues : A22-29 (IX-2)

groupes d'experts : A41-10, appendice B (II-8)

membres : A18-2 (I-22) ; A27-2 (I-23) ; A39-6 (I-24)

Communications air-sol à l'échelle mondiale

Voir Communications, navigation et surveillance, et gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

Communications, navigation et surveillance, et gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

aspects juridiques et institutionnels : A41-4, appendice F (V-6)

communications air-sol à l'échelle mondiale : aspects juridiques : A29-19 (I-13)

exposé récapitulatif : politique et pratiques de l'OACI : A41-8 (I-114)

suivi de la Conférence de 1998 : A32-12 (I-118)

système mondial de navigation par satellite (GNSS)

Charte sur les droits et obligations des États : A32-19 (V-11)

mise en œuvre : aspects juridiques : A32-20 (V-12) ; A41-4, appendice F (V-6)

Communications radiotéléphoniques : connaissance de la langue anglaise : A38-8 (II-48)

Conflits d'intérêts en aviation civile : A39-8 (V-8)

Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications

radiotéléphoniques : A38-8 (II-48)

Conseil

augmentation du nombre des membres : A13-1 (I-15) ; A17A-1 (I-16) ; A21-2 (I-17) ;

A28-1 (I-18) ; A28-2 (I-19) ; A39-4 (I-20)

obligations des États membres : A4-1 (I-21)

organisme d'arbitrage : A1-23 (I-31)

session extraordinaire : A24-5 (I-45)

Contributions

barèmes 2017-2019 : A39-32 (X-18)

barèmes 2020-2022 : A40-30 (X-23)

barèmes 2023-2025 : A41-29 (X-30)

paiement, retards : A26-23 (X-17)

principes : A36-31 (X-15)

Convention de Chicago, 1944

article 3 *bis*, addition : A25-1 (I-9) ; A25-2 (I-11) ; A27-1 (I-12)

article 45 — siège permanent : A8-4 (I-32) ; A8-5 (I-33)

article 48, alinéa a) — sessions extraordinaires de l'Assemblée : A14-5 (I-29)

articles 48, alinéa a), 49, alinéa e), et 61 — sessions de l'Assemblée : A8-1 (I-28)

article 50, alinéa a) — nombre des membres du Conseil : A13-1 (I-15) ; A17A-1 (I-16) ;

A21-2 (I-17) ; A28-1 (I-18) ; A28-2 (I-19) ; A39-4 (I-20) ; A39-5 (I-21)

article 56 — Commission de navigation aérienne : A18-2 (I-22) ; A27-2 (I-23) ; A39-6 (I-24) ;

A39-7 (I-25)

article 83 *bis* — addition : A23-3 (I-9)

article 93 *bis* — membres de l'OACI : A1-3 (I-14)

article 83 *bis* — transfert de certaines fonctions et obligations : A23-2 (I-8)

disposition finale, amendement : A22-3 (I-5) ; A24-3 (I-6) ; A31-29 (I-6) ; A32-3 (I-7)

infractions : A41-1 (I-50) ; A41-2 (I-51) ; A41-3 (I-52)

politique en matière d'amendement : A4-3 (I-2)

texte authentique chinois : A32-2 (I-6)

texte authentique russe : A22-2 (I-4)

textes authentiques espagnol et français : A16-16 (I-4)

Convention relative à l'aviation civile internationale, 1944

voir Convention de Chicago, 1944

Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection
article IV : application : A35-2 (VII-23)

Conventions et protocoles :

Convention de Beijing : A39-10 (V-9)
Convention de Montréal : A39-9 (V-9)
Protocole de Beijing : A39-10 (V-9)
Protocole de Kyoto : A41-21 (I-82)

Coopération entre les États contractants : sécurité de l'aviation civile : A25-3 (I-12)

Coopération technique : A41-25 (VI-1)

Cybersécurité : A41-19 (VII-24)

Déclaration sur la sûreté de l'aviation : A41-18 (VII-4)

Désinsectisation des aéronefs : A40-14 (I-109)

Détournement, *voir* Intervention illicite

Détournement et capture d'un aéronef civil libanais : A20-1 (I-45)

Développement économique : A41-25 (VI-1)

Différences (SARP et PANS) : A39-22 (II-2)

Différends, règlement : A1-23 (I-31)

Documentation

envoi : A3-5 (IX-7)
publication et distribution : A24-21 (IX-6)

Drogues

programmes de dépistage : A33-12 (II-47)
répression du transport illicite par voie aérienne : rôle de l'OACI : A27-12 (I-101)

Droit aérien

conventions : A41-4, appendice B (V-2)
enseignement : A41-4, appendice D (V-3)

Droit de vote, suspension : A39-31 (X-50)

Droit des traités : Convention de Vienne de 1986 : A33-5 (I-43)

Droits commerciaux

voir Accords et arrangements

Échanges des droits d'émission : A41-21 (I-82)

Égalité des sexes : représentation équitable au sein du Secrétariat : A41-26 (VIII-5)

Emblème et sceau de l'OACI : A31-1 (I-39)

Émissions des moteurs d'aviation : A41-21 (I-82)

Encombrement des aéroports et de l'espace aérien : A27-11 (II-41)

Enseignement
voir Formation

Équipages de conduite, brevets d'aptitude et licences : A41-10, appendice C (II-8)

Équipe d'enquête d'établissement des faits (FFIT) : A41-1 (I-50)
(voir aussi Convention relative à l'aviation civile internationale, 1944)

Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation : A41-11 (I-104)
(voir aussi Pandémie de COVID-19)

Espace aérien
voir Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

Espace extra-atmosphérique : A29-11 (I-63)

États contractants
conditions d'emploi pour le personnel au sol : A41-10, appendice K (II-18)
coopération : enquêtes sur les accidents d'aviation : A41-10, appendice N (II-20)
coopération : remise en activité des aéroports : A22-11 (VI-11)
coopération : sécurité de l'aviation civile : A25-3 (I-12)
mesures relatives à la coopération technique : A41-25 (VI-1)
participation aux travaux techniques : A41-10, appendice L (II-19)
relations avec l'OACI : A1-14 (I-40) ; A1-15 (I-43) ; A2-26 (I-41) ; A2-27 (I-42)

Experts
assistance technique : A41-25 (VI-1)
bureaux régionaux : A41-10, appendice M (II-20)

Facilitation
accessibilité : A41-15 (III-28)
exposé récapitulatif : A41-17 (III-17)

Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) : A34-1 (X-53)

Fédération de Russie, infractions : A41-2 (I-51)
(voir aussi Convention relative à l'aviation civile internationale, 1944)

Financement collectif : A1-65 (IV-1) ; A14-37 (IV-5) ; A16-10 (IV-5)

Fonds de roulement : A41-30 (X-47)

Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) : A36-39 (X-61)

Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC) : A33-24 (X-61) ;
A35-32 (X-62)

Formation aéronautique : A41-10, appendice D (II-9)

Fréquences radioélectriques : A41-7 (I-136)

GNSS

voir Communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat : A41-21 (I-82)

Groupes d'experts : A41-10, appendice B (II-8)

Halons, remplacement des : A39-13 (II-49)

Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale : A29-3 (I-112)

Impacts sans perte de contrôle (CFIT) : programme de prévention : mise en application : A31-9 (I-132)

Imposition : A41-27, appendice B (III-9)

Initiative Aucun pays laissé de côté : A39-23 (I-141)

Innovation en aviation : A40-27 (I-148)

Installations et services de navigation aérienne

financement collectif : A1-65 (IV-1)

justification économique : A16-10 (IV-6)

mise en œuvre : A22-19 (II-30) ; A39-22 (II-2) ; A41-10, appendice E (II-10)

plans régionaux et SUPPS : A41-10, appendice E (II-10)

recherches et sauvetage : A41-10, appendice H (II-14)

SARP et PANS : A39-22 (II-2)

Instruments internationaux, OACI

ratification, situation : A41-4, appendice C (V-2)

Intervention illicite

action du Conseil : A41-18, appendice G (VII-17)

contrôle de l'exploitation des systèmes antiaériens portables (MANPADS) : A36-19 (VII-21)

déclaration de l'Assemblée : A17-1 (VII-2)

destruction d'aéronefs civils en vol : A27-9 (VII-21) ; A33-1 (VII-1) ; A35-1 (I-49)

instruments juridiques internationaux : A41-18, appendice B (VII-7)

mesures à prendre par les États : A41-18, appendice D (VII-13)

mesures techniques de sûreté : A41-18, appendice C (VII-8)

politique générale : A41-18, appendice A (VII-4)

organisations internationales : coopération : A41-18 (VII-4)

usage indu d'aéronefs : déclaration : A33-1 (VII-1)

Invasion iraquienne du Koweït : conséquences aéronautiques : A28-7 (I-47)

Invitations à participer aux sessions futures de l'Assemblée : A5-3 (I-32)

Israël : A19-1 (I-44) ; A20-1 (I-45)

Jérusalem, aéroport : A21-7 (I-46) ; A23-5 (I-48)

Journée internationale de la paix : A24-1 (I-111)

Laissez-passer : A2-25 (I-56)

Langues

- arabe, élargissement des services à l'OACI : Décision A26 (IX-4) ; A29-21 (IX-4)
- emploi limité : Décision A21 (IX-3)
- utilisation aux sessions de l'Assemblée : Décision A23 (IX-3)
- chinois, introduction : Décision A22 (IX-4)
- renforcement de l'emploi de la langue chinoise à l'OACI : A31-16 (IX-4)
- emploi à la Commission de navigation aérienne : A22-29 (IX-2)
- services : A22-30 (IX-2) ; A37-25 (IX-1)

Lettre aux États

- remédier au faible taux de réponse : A39-21 (II-22)

Licences et brevets d'aptitude, équipages de conduite : A21-24 (II-45) ; A41-10, appendice C (II-8)

Maladies transmissibles : protection et prévention :

- passagers et équipages : A35-12 (I-103)
- voyage aérien : A41-12 (I-106)

Mandats du Secrétaire général et du Président du Conseil : A38-21 (VIII-2)

Mesures et spécifications relatives à la sûreté

- voir Intervention illicite

Mise en œuvre des plans régionaux

- assistance et conseil : A22-19 (II-30) ; A41-10 (II-6)
- sécurité de l'aviation en Afrique : A38-7 (II-26)

Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement

- des capacités en aéronautique : A40-25 (II-51)

Mobilisation des ressources : A40-22 (I-146)

Navigabilité, certificats : A33-11 (I-113) ; A41-10, appendice C (II-8)

Normes : A39-22 (II-2)

Nouveaux acteurs

- Gestion de la navigation aérienne et du trafic aérien : A41-9 (II-42); A41-27 (III-1)
- CORSIA : A41-22 (I-94)

OACI

- amélioration de l'efficacité : A41-23 (I-33) ; A32-1 (I-37) ; A33-3 (I-39)
- célébration du 50^e anniversaire (1994) : A29-1 (I-1)
- emblème et sceau : A31-1 (I-39)
- membres : A1-3 (I-14) ; A1-9 (I-15)
- politiques : domaine juridique : A41-4 (V-1)
- politiques : domaine juridique : politique générale : A41-4, appendice A (V-1)
- Programme des volontaires de l'aviation (IPAV) : A39-17 (VI-10)
- siège permanent : A8-4 (I-32) ; A8-5 (I-33)

Objectif ambitieux à long terme (LTAG) : A41-21 (I-82)

Objectifs de développement durable : A41-24 (I-144)

Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances : A37-11 (II-36)

Organisation de libération de la Palestine (OLP)

participation aux travaux de l'OACI en qualité d'observateur : A22-6 (I-62)

Organisation des Nations Unies

accord avec l'OACI : A1-2 (I-55)

Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) : A41-21 (I-82)

dixième anniversaire : A9-16 (I-58)

laissez-passer : A2-25 (I-56)

objectifs de développement durable : A41-23 (I-33)

relations avec l'OACI : A2-24 (I-56)

résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social (ECOSOC) : A41-25, appendice A (VI-1)

Organisations internationales

Nations Unies, voir Organisation des Nations Unies

relations avec l'OACI : A1-10 (I-54) ; A1-11 (I-54) ; A5-3 (I-32)

Organisations régionales : coopération avec l'OACI : A37-21 (I-59)

Organismes régionaux de l'aviation civile : relations avec l'OACI : A27-17 (I-58) ; A37-21 (I-59)

Paix et sécurité : A5-5 (I-57)

Pandémie de COVID-19 : A41-11 (I-104)

Passagers indisciplinés ou perturbateurs : infractions : législation nationale : A41-4, appendice E (V-4)

Permis d'exploitation aérienne : A36-6 (I-123)

Personnel au sol, conditions d'emploi : A41-10, appendice K (II-18)

Plan d'action pour la sûreté de l'aviation : contributions financières : A36-18 (VII-20)

Plan mondial de navigation aérienne (GANP) : A41-6, appendice B (II-34)

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : A41-6, appendice A (II-33)

Plans régionaux

financement : A16-10 (IV-5)

formulation : A41-10, appendice E (II-10)

mise en œuvre : A22-19 (II-30) ; A41-10, appendice E (II-10)

Politique d'information du public : A1-15 (I-43)

Politique générale relative au personnel : A1-51 (VIII-1)

Politiques de navigation aérienne : A41-10 (II-6)

Poste aérienne : A41-27, appendice E (III-15)

Pratiques recommandées

définition : A39-22 (II-2)

élaboration : environnement : A41-20, appendice B (I-69)

formulation : A39-22 (II-2)

mise en œuvre : A39-22 (II-2)

Prévisions et planification économique : A41-27, appendice E (III-15)

Privileges et immunités : A2-26 (I-41) ; A2-27 (I-42) ; A26-3 (I-42)

Procédures complémentaires régionales (SUPPS)

formulation : A41-10, appendice E (II-10)

mise en œuvre : A41-10, appendice E (II-10)

Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

élaboration : A39-22 (II-2)

formulation : A39-22 (II-2)

mise en œuvre des SARP et des PANS : A39-22 (II-2)

Prochaine génération des professionnels de l'aviation : A39-29 (II-50)

Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité : A32-11 (I-120) ;
A33-9 (I-121) ; A40-13 (I-127)

Programme universel OACI d'audits de sûreté : A41-18, appendice E (VII-15)

Protection de l'environnement

changements climatiques : A41-21 (I-82)

combustible : A41-21 (I-82) ; A41-22 (I-94)

espèces exotiques envahissantes, prévention : A36-21 (I-101)

généralités : A41-20, appendice A (I-66)

politique et pratiques de l'OACI : A41-20 (I-65) ; A41-21 (I-82) ; A41-22 (I-94)

Protection du transport aérien international public : A27-13 (I-110)

Publications : A1-54 (IX-5)

Qualité de l'air : A41-20, appendice H (I-80)

Rapports d'audit : A37-30 (X-54) ; A38-29 (X-55) ; A39-35 (X-56) ; A40-32 (X-56) ; A41-32 (X-57)

Recherches et sauvetage, services : A41-10, appendice H (II-14)

Réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention : A41-13 (I-143)

Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale
(CORSIA) : A41-22 (I-94)

Réglementation économique : A41-27, appendice A (III-3)

Règlement financier : A36-35 (X-1) ; A37-29 (X-2) ; A38-28 (X-2) ; A39-34 (X-3) ; A41-31 (X-5)

République populaire démocratique de Corée, infractions : A41-3 (I-52)
(voir aussi Convention relative à l'aviation civile internationale, 1944)

Réunions

documentation : A3-5 (IX-7)
institutions spécialisées, invitation des mouvements de libération : Décision A21 (I-61)
navigation aérienne : A41-10, appendice A (II-6)
non officielles : A22-19, alinéa c) (II-30)
OACI, participation de l'OLP en qualité d'observateur : A22-6 (I-62)
préparation et conduite : A11-16 (I-39)
régionales de navigation aérienne (RAN) : A41-10, appendice F (II-11)

Routes aériennes : routes transpolaires, utilisation des : A36-14 (II-24)

Secrétariat

contrats à court terme : A14-6, § 2 (VIII-4)
détachement de personnel : A1-51, § 3 (VIII-1)
égalité des sexes : A41-26 (VIII-5)
experts d'assistance technique : A41-25, appendice C (VI-7)
nominations et avancement : A1-8 (VIII-8)
politique de recrutement : A14-6, § 2 et 3 (VIII-4)
politique générale relative au personnel : A1-51 (VIII-1)
privilèges et immunités : A2-27 (I-42)
répartition géographique : A14-6 (VIII-3) ; A24-20 (VIII-4)
répartition géographique au sein des États contractants : A4-31 (VIII-3)
travaux techniques : A41-10, appendice L (II-19)

Sécurité

collecte et traitements de données : A40-3 (II-35)
coopération régionale et assistance pour résoudre les carences
en matière de sécurité : A40-6 (I-125)
facteurs humains : A41-10, appendice O (II-22)
Fonds pour la sécurité (SAFE) : A37-16 (I-130)
pistes : A37-6 (I-133)
planification mondiale en matière de sécurité : A41-6 (II-32)
principes d'un code de conduite : A37-1 (I-62)
stratégie unifiée pour résoudre les carences : A40-6 (I-125)

Sécurité de la navigation : A32-6 (I-49)

Sécurité des pistes : A37-6 (I-133)

Services de recherches et de sauvetage : A41-10, appendice H (II-14)

Sexes (voir Secrétariat)

Siège permanent de l'OACI : A8-4 (I-32) ; A8-5 (I-33)

Simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) : A38-10 (II-53)

Spectre des fréquences radioélectriques : politique de l'OACI : A41-7 (I-136)

Statistiques : A41-27, appendice D (III-13)

Stupéfiants

Voir Drogues

Supervision de la sécurité

amélioration : A29-13 (I-119)

Programme d'audit : A32-11 (I-120) ; A33-9 (I-121) ; A40-13 (I-127)

Sûreté, exigences et mesures

Voir Intervention illicite

Systèmes

planification coordonnée : A23-14 (II-40)

Tabac, usage : restriction à bord des vols internationaux de passagers : A29-15 (I-102)

Techniques spatiales : A29-11 (I-63)

Tirs de missiles effectués sans notification : A41-3 (I-52)

(*voir aussi* Convention relative à l'aviation civile internationale)

Trafic aérien [*voir* Circulation aérienne et Communications, navigation et surveillance et gestion du trafic aérien (CNS/ATM)]

Trait drépanocytaire : A21-24 (II-45)

Traite des personnes : A41-16 (III-29)

Transport aérien

exposé récapitulatif : politique de l'OACI : A41-27 (III-1)

services : A27-13 (I-110)

Transport spatial commercial (CST) : A40-26 (I-65)

Travaux techniques : participation des États : A41-10, appendice L (II-19)

Utilisation des terrains : planification et gestion : A41-20, appendice F (I-78)

Vols humanitaires : A29-14 (I-138)

Appendice E

INDEX DES RÉOLUTIONS EN VIGUEUR* (dans l'ordre numérique)

Résolution	Page	Résolution	Page	Résolution	Page
A1-2	I-55	A13-1	I-15	A24-1	I-111
A1-3	I-14	A14-5	I-29	A24-3	I-6
A1-8	VIII-8	A14-6	VIII-3	A24-5	I-45
A1-9	I-15	A14-37	IV-5	A24-20	VIII-4
A1-10	I-54	A16-10	IV-5	A24-21	IX-6
A1-11	I-54	A16-13	I-31	A25-1	I-9
A1-14	I-40	A16-16	I-4	A25-2	I-11
A1-15	I-43	A17-1	VII-2	A25-3	I-12
A1-23	I-31	A17A-1	I-16	A26-3	I-42
A1-51	VIII-1	A18-2	I-22	A26-23	X-17
A1-54	IX-5	A19-1	I-44	A27-1	I-12
A1-65	IV-1	A20-1	I-45	A27-2	I-23
A2-24	I-56	A21-2	I-17	A27-9	VII-21
A2-25	I-56	A21-7	I-46	A27-11	II-41
A2-26	I-41	A21-12	I-61	A27-12	I-101
A2-27	I-42	A21-24	II-45	A27-13	I-110
A3-5	IX-7	A22-2	I-4	A27-17	I-58
A3-9	VIII-9	A22-3	I-5	A28-1	I-18
A4-1	I-21	A22-5	I-47	A28-2	I-19
A4-3	I-2	A22-6	I-62	A28-7	I-47
A4-31	VIII-3	A22-7	I-60	A29-1	I-1
A5-3	I-32	A22-11	VI-11	A29-3	I-112
A5-5	I-57	A22-19	II-30	A29-11	I-63
A5-10	X-57	A22-29	IX-2	A29-13	I-119
A7-5	I-25	A22-30	IX-2	A29-14	I-138
A8-1	I-28	A23-2	I-8	A29-15	I-102
A8-4	I-32	A23-3	I-9	A29-16	II-46
A8-5	I-33	A23-5	I-46	A29-19	I-13
A9-16	I-58	A23-13	II-43	A29-21	IX-4
A11-16	I-39	A23-14	II-40	A31-1	I-39

*Note.— En ce qui concerne les résolutions qui ne sont plus en vigueur, voir la publication intitulée « Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur ».

En plus des résolutions énumérées dans cet Index, il y a trois autres résolutions qui sont aussi en vigueur mais dont le texte n'a pas été reproduit dans ce document pour la raison suivante :

— A6-12, A12-4 et A14-1 : ces résolutions déterminent le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée. Le texte en vigueur de ce Règlement figure dans le Doc 7600.

<i>Résolution</i>	<i>Page</i>	<i>Résolution</i>	<i>Page</i>	<i>Résolution</i>	<i>Page</i>
A31-9	I-132	A38-7	II-26	A40-32	X-56
A31-16	IX-4	A38-8	II-48	A40-33	X-60
A31-29	I-6	A38-10	II-52	A40-34	X-44
A32-1	I-37	A38-13	I-23	A41-1	I-50
A32-2	I-6	A38-21	VIII-2	A41-2	I-51
A32-3	I-7	A38-22	X-40	A41-3	I-52
A32-6	I-48	A38-23	X-49	A41-4	V-1
A32-11	I-120	A38-25	X52	A41-5	I-26
A32-12	I-118	A38-28	X-2	A41-6	II-32
A32-19	V-11	A38-29	X-55	A41-7	I-136
A32-20	V-12	A38-30	X-59	A41-8	I-114
A33-1	VII-1	A39-4	I-20	A41-9	II-42
A33-3	I-39	A39-5	I-21	A41-10	II-6
A33-5	I-43	A39-6	I-24	A41-11	I-104
A33-9	I-121	A39-7	I-25	A41-12	I-106
A33-11	I-113	A39-8	V-8	A41-13	I-143
A33-12	II-47	A39-9	V-9	A41-14	I-139
A33-20	V-13	A39-10	V-9	A41-15	III-28
A33-24	X-61	A39-13	II-49	A41-16	III-29
A34-1	X-53	A39-17	VI-10	A41-17	III-17
A35-1	I-49	A39-21	II-22	A41-18	VII-4
A35-2	VII-23	A39-22	II-2	A41-19	VII-24
A35-12	I-103	A39-23	I-141	A41-20	I-65
A35-32	X-62	A39-29	II-50	A41-21	I-82
A36-6	I-123	A39-31	X-50	A41-22	I-94
A36-10	I-134	A39-32	X-12	A41-23	I-33
A36-14	II-24	A39-34	X-3	A41-24	I-144
A36-18	VII-20	A39-35	X-41	A41-25	VI-1
A36-19	VII-21	A39-36	X-45	A41-26	VIII-5
A36-21	I-101	A39-37	X-29	A41-27	III-1
A36-29	X-36	A40-2	I-135	A41-28	X-45
A36-31	X-15	A40-3	II-35	A41-29	X-30
A36-35	X-1	A40-5	II-25	A41-30	X-47
A36-38	X-58	A40-6	I-125	A41-31	X-5
A36-39	X-61	A40-8	II-54	A41-32	X-57
A37-1	I-62	A40-12	VII-18	A41-33	X-60
A37-6	I-133	A40-13	I-127		
A37-11	II-36	A40-14	I-109		
A37-16	I-130	A40-22	I-146		
A37-21	I-59	A40-23	II-28		
A37-25	IX-1	A40-25	II-51		
A37-26	X-38	A40-26	I-65		
A37-29	X-2	A40-27	I-148		
A37-30	X-54	A40-29	X-49		
A37-31	X-58	A40-30	X-23		

ISBN 978-92-9275-058-9

