

Doc 9790



Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 5 octobre 2001)

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

Organisation de l'aviation civile internationale

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 annule et remplace la Résolution A22-20.

A33-7: Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A32-8, 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 A32-8 se compose d'un texte d'introduction et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il faut leur ajouter de nouvelles politiques et de nouveaux éléments d'orientation concernant le bruit des aéronefs et tenir compte d'autres faits nouveaux survenus dans ce domaine depuis la 32^e session de l'Assemblée, notamment de la notion d'une «approche équilibrée» pour gérer le bruit (Appendice C), d'éléments d'orientation sur la méthode et les critères à appliquer quand de nouvelles restrictions locales à l'exploitation sont envisagées (Appendice E) et des éléments d'orientation sur la planification et la gestion de l'utilisation des terrains (nouvel Appendice F),

Considérant qu'il convient de tenir compte aussi des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 32^e session de l'Assemblée dans le domaine des émissions des moteurs d'aviation, notamment de la compréhension améliorée de leurs répercussions et des moyens qui permettraient de limiter ou de réduire les gaz à effet de serre produits par l'aviation (Appendices H et I),

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement à la date de la clôture de la 33^e session de l'Assemblée:

- Appendice A — Généralités
- Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement
- Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une «approche équilibrée» pour la gestion du bruit des aéronefs
- Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16
- Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

- Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains
- Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique
- Appendice H — Incidences environnementales de l'aviation civile dans l'atmosphère
- Appendice I — Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation

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 annule et remplace la Résolution A32-8.

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 qu'un grand nombre des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures intégrées tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures d'exploitation propres à atténuer le bruit et d'une organisation appropriée de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que d'autres organisations internationales s'engagent dans des activités associées aux politiques environnementales ayant une incidence sur le transport aérien,

Considérant que, dans l'accomplissement de cette tâche, l'OACI s'efforce de réaliser un équilibre entre les avantages que l'aviation civile internationale apporte à la collectivité et les dommages causés à l'environnement dans certaines régions par l'évolution progressive de l'aviation civile,

Considérant que l'OACI prévoit une coopération avec d'autres organisations internationales, selon les besoins, y compris une éventuelle participation aux projets financés par le Fonds des Nations Unies pour l'environnement,

1. *Déclare* que l'OACI a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera d'en tenir compte 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;

2. *Demande* au Conseil de continuer à s'occuper de toutes les questions de l'aviation civile intéressant l'environnement et de conserver également l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations;

3. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement, en toutes occasions propices, l'OACI en matière d'environnement;

4. *Encourage* le Conseil à tenter de conclure des accords de coopération, lorsqu'il le jugera souhaitable, avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement en vue de l'exécution de projets relatifs à l'environnement financés par le Fonds des Nations Unies pour l'environnement;

5. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures unilatérales en matière d'environnement qui nuiraient au développement 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 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 adacs/adavs) et qu'il a notifié cette décision aux États contractants,

Considérant que des redevances liées au bruit sont perçues à certains aéroports et que des éléments d'orientation de l'OACI existent de longue date à ce sujet (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082),

Considérant que, même si on ne la comprend pas entièrement, l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement est une source de préoccupation,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de

certification des nouveaux moteurs d'aviation tenant compte de leurs émissions, et qu'il a informé les États de cette décision,

Considérant que le développement futur de l'aviation pourrait augmenter et aggraver le problème du bruit et des émissions des moteurs d'aviation, à moins que des mesures ne soient prises en vue d'améliorer la situation,

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,

Notant la Résolution A33-14 (Appendice Q) qui appelle l'attention des constructeurs et des exploitants d'aéronefs sur le fait 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, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions à réaction actuels,

1. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en juin 2001, de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs destinée à figurer au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16;

2. *Charge* le Conseil, avec l'aide et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales, de poursuivre énergiquement les travaux visant à élaborer des normes, pratiques recommandées et procédures et/ou des éléments indicatifs traitant de l'incidence de l'aviation sur l'environnement;

3. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines;

4. *Prie instamment* les États contractants des régions qui actuellement ne sont pas représentées au CAEP, ou qui y sont sous-représentées, de participer aux travaux du Comité;

5. *Prie instamment* les États contractants d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 2 du présent appendice.

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 dans de nombreux aéroports a entraîné des mesures qui limitent l'exploitation des aéronefs et qu'elle a suscité une opposition vigoureuse à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

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

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

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

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

Reconnaissant que, lors de la mise au point d'éléments d'orientation de l'OACI sur l'application de l'approche équilibrée pour la gestion du bruit, une certaine souplesse sera nécessaire pour tenir compte des différences locales, nationales et régionales,

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

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

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

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

Considérant que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des avions conformes au Chapitre 2 (avions 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 avions plus silencieux devraient être préservées en tenant compte du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiètement urbain incompatible autour des aéroports,

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

2. *Prie instamment* les États:

- a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI, 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) une disposition sur la communication des résultats de l'évaluation, sur la consultation des parties prenantes et sur la résolution des différends;

3. *Encourage* les États:

- a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens;
- 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;

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;

4. *Demande* aux États:

- a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques;
- b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago;
- c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement;

5. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des avions dans l'aviation civile internationale;

6. *Demande* au Conseil d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des avions et de formuler les éléments d'orientation OACI nécessaires pour aider les États à mettre en œuvre le principe d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit et de rendre compte, à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en ce qui concerne particulièrement:

- a) les principaux éléments de l'approche équilibrée et les relations entre ces éléments;
- b) les outils analytiques et méthodologiques qui pourraient être nécessaires pour évaluer et comparer ces éléments;
- c) les restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit;

7. *Prie instamment* les États d'appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI.

APPENDICE D

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 1, décident d'imposer le retrait progressif des avions qui sont

conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3:

- a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans;
- b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité;
- c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros-porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1;
- d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées;

3. *Encourage vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional en vue:

- a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions;
- b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée;

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3 ou 4;

5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution;

6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

APPENDICE E

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Considérant que le retrait des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustiques 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) sera pleinement mis en œuvre pour avril 2002 dans certains États en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra et que, à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États après cette date,

Considérant qu'en juin 1999, le Conseil a expressément chargé le Comité de la protection de l'environnement en aviation d'étudier en profondeur, dans un contexte mondial, l'éventualité de l'imposition de restrictions aux aéronefs du Chapitre 3,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt qu'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport;

- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple services long-courriers);
- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés économiques 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, dans le court terme, des répercussions économiques et environnementales des récents événements;
- i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées;

4. *Prie de plus instamment* les États de ne pas autoriser l'imposition de toute restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

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

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

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

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés dans le 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,

Considérant qu'il est prévu aussi que la norme nouvellement approuvée du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

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

Considérant que des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figurent dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), 2^e Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, qui est en cours de mise à jour et d'étoffement,

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 nouvelle 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, établir des orientations ou 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 qu'elles répondent aux besoins des États;
- b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir.

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

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

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

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que la détonation balistique des avions supersoniques en service commercial ne créera pas de situations inacceptables pour la population;

2. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression «situations inacceptables pour la population» et sur l'établissement des limites correspondantes;

3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

APPENDICE H

Incidences environnementales de l'aviation civile sur l'atmosphère

L'Assemblée,

Considérant les préoccupations croissantes que suscitent les problèmes environnementaux dans l'atmosphère tels que le réchauffement de la planète et l'appauvrissement de la couche d'ozone,

Considérant que le plan «Action 21» adopté par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de 1992 appelle les gouvernements à s'occuper de ces problèmes avec la coopération des organes pertinents des Nations Unies,

Considérant que l'évaluation la plus complète jusqu'à présent de la contribution de l'aviation à ces problèmes figure dans le rapport spécial sur *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, qui a été produit à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), en collaboration avec le Groupe de l'évaluation scientifique du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, publié en 1999 et qui indique notamment que:

- les aéronefs dégagent des gaz et des particules qui modifient la teneur en gaz à effet de serre dans l'atmosphère, qui déclenchent la formation de traînées de condensation et intensifient la présence de cirrus, autant de facteurs qui contribuent au changement climatique,
- les aéronefs sont responsables pour environ 3,5 % du forçage radiatif total (qui est une mesure des changements du climat) découlant de toutes les activités humaines et que ce taux, qui ne tient pas compte des effets des changements éventuels dans la formation de cirrus, va sans doute augmenter,
- les progrès technologiques dans la construction d'aéronefs et de moteurs d'aviation et l'amélioration du système de la circulation aérienne ne manqueront pas de se traduire par des avantages pour l'environnement, mais ces avantages ne compenseront pas entièrement l'impact des émissions accrues découlant de la croissance prévue de l'aviation,

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaît que les effets de certains types d'émissions aéronautiques sont bien connus mais que les effets d'autres émissions le sont moins, et qu'il identifie un certain nombre de domaines clés d'incertitude scientifique qui limitent la capacité de prévoir les incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du 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 doit encore entrer en vigueur, demande aux pays développés de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans le transport aérien, en passant par l'intermédiaire de l'OACI (Article 2.2),

Considérant que le Protocole de Kyoto traite différemment les émissions internationales et nationales provenant du secteur aéronautique, en ce sens qu'il est demandé aux pays développés de poursuivre la limitation ou la réduction des gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale par l'intermédiaire de l'OACI (Article 2.2 du Protocole), alors que les émissions provenant de l'aviation nationale sont incluses, pour les pays développés, dans des objectifs nationaux qui demandent une réduction globale des émissions totales de toutes les sources de 5,2 % pour la période 2008-2012 (par rapport aux niveaux de 1990 et sur la base de six gaz spécifiques à effet de serre), et que les avantages potentiels de l'harmonisation du traitement des émissions des aviations nationales et internationale ont été notés,

Considérant que le Conseil de l'OACI a examiné des options de politique pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile, en particulier en réponse à la Résolution A32-8, Appendice F, et que des travaux sont en cours sur des moyens techniques et des normes, sur des mesures opérationnelles visant à réduire la consommation de carburant et, par là, les émissions, ainsi que sur des mesures fondées sur le marché (voir l'Appendice I), et que des rapports réguliers ont été communiqués à la Conférence des Parties à la CCNUCC,

1. *Remercie* le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et le Groupe de l'évaluation scientifique du Protocole de Montréal pour le rapport spécial sur *L'aviation et l'atmosphère planétaire*;

2. *Prie instamment* les États d'encourager la recherche scientifique visant à lever les incertitudes en question dans le rapport spécial du GIEC;

3. *Demande* au Conseil:

- a) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et les autres organisations œuvrant à la détermination de la contribution de l'aviation aux problèmes environnementaux dans l'atmosphère ainsi qu'avec les organisations œuvrant à l'élaboration de politiques dans ce domaine, notamment avec la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC);
- b) de continuer d'étudier des options de politique pour limiter ou réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, de formuler des propositions concrètes et de fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, en mettant en particulier l'accent sur l'utilisation de solutions techniques et tout en poursuivant l'examen de mesures fondées sur le marché, et en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés;

- c) d'encourager le recours à des mesures opérationnelles comme moyen de limiter ou de réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation;

4. *Invite* les États contractants et les organisations internationales à tenir l'OACI informée de l'évolution de la situation dans ce domaine.

APPENDICE I

Mesures fondées sur le marché, relatives aux émissions des moteurs d'aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'Appendice H à la présente résolution établit le contexte général dans lequel des options de politique, et notamment des mesures fondées sur le marché, sont considérées comme un moyen de limiter ou de réduire l'incidence environnementale des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que les mesures fondées sur le marché sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

Considérant que, ces dernières années, les gouvernements reconnaissent de plus en plus qu'il est nécessaire que chaque secteur économique compense intégralement les dommages environnementaux qu'il cause, et que la question des mesures fondées sur le marché pour protéger l'environnement, y compris des redevances ou taxes applicables au transport aérien, un système d'échange de droits d'émission ou des mesures volontaires, a été soulevée par exemple dans le contexte des mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre,

Considérant que le Principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (1992) dispose que «Les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internationalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement.»,

Considérant que le Protocole de Kyoto traite différemment les émissions internationales et nationales provenant du secteur aéronautique, que les avantages potentiels de l'harmonisation du traitement des deux catégories d'émissions ont été notés et qu'il a été reconnu que certains États ou groupes d'États prennent déjà des mesures pour concevoir divers moyens de réduire les émissions de leurs secteurs nationaux, notamment les émissions de leurs aviations nationales,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce que «une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile; une taxe est destinée à accroître les revenus de

gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts»,

Considérant que l'OACI a élaboré à l'intention des États des orientations de politique en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international,

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 non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États 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,

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 le Conseil 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,

Notant que le Conseil a reçu un rapport du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) sur des options possibles concernant l'utilisation de mesures fondées sur le marché pour la limitation ou la réduction des émissions des moteurs d'aviation, l'accent étant mis initialement sur le gaz carbonique et que des travaux complémentaires sont prévus,

Notant qu'il ressort des analyses réalisées par le CAEP qu'un système ouvert d'échange des droits d'émission* constitue une mesure économique et efficace pour la réduction ou la limitation à long terme des émissions de gaz carbonique provenant de l'aviation civile,

Notant qu'à court terme les mesures volontaires** pourraient constituer un premier pas vers des mesures futures visant à réduire davantage les émissions,

Reconnaissant que des études complémentaires et d'autres éléments d'orientation sont nécessaires pour l'utilisation des prélèvements à court terme,

1. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'orientations sur l'application de mesures fondées sur le marché destinées aux États et visant à réduire ou à limiter les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, en particulier pour ce qui est de l'atténuation des effets de l'aviation sur les changements climatiques; de formuler des propositions concrètes et de donner des avis le plus tôt possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC;

2. *Encourage* les États et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité et à prendre des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous, les États devant s'efforcer de prendre des mesures qui soient homogènes pour les émissions des aviations nationales et internationale:

a) Mesures volontaires

1) *Encourage* les États et les autres parties concernées à prendre des mesures à court terme pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier par des mécanismes volontaires;

2) *Demande instamment* au Conseil de faciliter ces mesures en formulant des lignes directrices (par exemple pour quantifier, surveiller et vérifier les réductions des émissions ou les mesures prises) au sujet de pareilles mesures, y compris un accord volontaire type, s'il y a lieu, et de faire en sorte que ceux qui prendront sans tarder ces mesures en bénéficieront et ne seront pas pénalisés par la suite pour les avoir prises;

b) Prélèvements liés aux émissions

1) *Reconnaît* la validité permanente de la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions;

2) *Prie instamment* les États de suivre les indications actuelles figurant dans cette résolution;

3) *Prie instamment* les États de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des prélèvements liés aux émissions qui soient incompatibles avec les indications actuelles;

4) *Invite instamment* le Conseil à entreprendre d'autres études et à élaborer de nouvelles orientations sur le sujet;

* Système dans lequel la quantité totale d'émissions serait plafonnée et les droits d'émission, sous forme de permis d'émettre du dioxyde de carbone, pourraient être vendus et achetés, de manière à réaliser les objectifs de réduction des émissions.

** Mécanismes par lesquels l'industrie et les gouvernements conviennent d'une cible à atteindre et/ou d'une série de mesures destinées à réduire les émissions.

c) Échanges des droits d'émission

- 1) *Entérine* l'élaboration d'un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale;
- 2) *Demande* au Conseil de formuler à titre prioritaire des lignes directrices sur un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale, centrées sur l'établissement de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, et comprenant des éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité; ces lignes directrices auront la souplesse maximale possible, tout en restant compatibles avec le processus de la CCNUCC.

A33-19: Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A33-13: Utilisation des routes transpolaires

A33-18: Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes

L'Assemblée,

Considérant que les États contractants ont démontré qu'ils se souciaient de l'environnement et qu'ils ont contribué au bien-être de leur population et à la qualité de la vie en adoptant des mesures liées aux émissions de moteurs, à la couche d'ozone, au bruit des aéronefs et à la fumée de tabac dans les cabines des aéronefs,

Considérant que les États contractants ont reconnu qu'il leur appartenait d'assurer la plus grande compatibilité possible entre les activités de l'aviation civile et la qualité de l'environnement humain,

Considérant que la communauté mondiale reconnaît de plus en plus la menace que les espèces étrangères 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 étrangères 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 étrangères qui menacent des écosystèmes, habitats et espèces,

1. *Invite instamment* tous les États contractants à s'appuyer mutuellement dans les efforts déployés pour réduire le risque d'introduction, par le transport aérien civil, d'espèces étrangères

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 concernées appropriées pour identifier les approches que l'OACI pourrait prendre pour contribuer à réduire le risque d'introduction d'espèces étrangères potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle;

3. *Demande* que le Conseil de l'OACI fasse rapport sur la mise en œuvre de cette résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée;

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A32-9.

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 priaît 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;