

ÉDITION PROVISOIRE
SEPTEMBRE 2007

RÉSOLUTIONS

ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

Montréal, 18-28 septembre 2007

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE À SA 36^e SESSION

ÉDITION PROVISOIRE

TABLE DES MATIÈRES

Résolution		Page
A36-1	Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique.....	1
A36-2	Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité.....	2
A36-3	Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) — Sécurité.....	5
A36-4	Application d'une méthode de surveillance continue pour le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI au-delà de 2010.....	6
A36-5	Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS).....	7
A36-6	Reconnaissance par les États des permis d'exploitation aérienne des exploitants étrangers et surveillance de leurs activités.....	8
A36-7	Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité.....	10
A36-8	Non-divulgence de certains éléments sur les accidents et incidents.....	14
A36-9	Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation.....	14
A36-10	Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile.....	16
A36-11	Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques.....	17
A36-12	Remplacement des halons.....	19
A36-13	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne.....	21

Résolution	Page
A36-14	Utilisation des routes transpolaires..... 47
A36-15	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du trafic aérien 48
A36-16	Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur 65
A36-17	Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI..... 66
A36-18	Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation 73
A36-19	Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)..... 75
A36-20	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite..... 76
A36-21	Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes 87
A36-22	Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement 88
A36-23	Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances..... 113
A36-24	Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux 115
A36-25	Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques..... 116
A36-26	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique..... 117
A36-27	Égalité des sexes 124
A36-28	Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil 125
A36-29	Budgets pour 2008, 2008 et 2010..... 126

Résolution	Page
A36-30	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 129
A36-31	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions) 129
A36-32	Contributions au Fonds général pour 2008, 2009 et 2010 131

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE À SA 36^e SESSION

ÉDITION PROVISOIRE

A36-1 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique

L'Assemblée,

Considérant qu'il est indispensable d'accroître les efforts coordonnés déployés sous la conduite de l'OACI pour réduire les graves carences de la Région Afrique – océan Indien (AFI) qui nuisent aux activités et à la poursuite du développement de l'aviation civile internationale,

Notant que le Conseil de l'OACI a déjà pris des mesures pour résoudre les problèmes de sécurité par l'établissement d'un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI),

Reconnaissant que de nombreux États contractants de la Région AFI ne disposent peut-être pas des ressources techniques ou financières nécessaires pour respecter les exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes et qu'en conséquence, ils doivent compter sur l'OACI et d'autres parties prenantes pour des compétences et de l'assistance,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de coordonner, sous l'égide de l'OACI, les activités de toutes les parties prenantes qui apportent de l'aide aux États de la Région AFI,

Reconnaissant que l'OACI aura peut-être besoin de ressources supplémentaires pour bien s'acquitter de son rôle de coordination,

Considérant la volonté de la communauté internationale d'aider la Région AFI à donner, dès que possible, un contenu concret et solide au Plan AFI,

1. *Prie instamment* les États contractants de la région AFI de s'engager dans la réalisation des buts et objectifs du Plan AFI et dans une transparence constante quant aux progrès réalisés ;

2. *Encourage* les États contractants de la Région AFI à renforcer la coopération dans la région afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles dans le cadre de projets régionaux et sous-régionaux dans tous les secteurs de l'aviation civile, en accordant une haute priorité au domaine de la supervision de la sécurité ;

3. *Charge* le Conseil d'aviser les États, l'industrie et les donateurs des projets prioritaires découlant de l'analyse d'écart, effectuée conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;

4. *Encourage* tous les États contractants, l'industrie et les donateurs à entreprendre des projets qui s'attaquent aux priorités identifiées grâce à une analyse d'écart qui doit être conforme aux principes du GASP et aux autres principes énoncés dans le Plan AFI ;

5. *Charge* le Conseil d'établir un mécanisme pour recevoir les contributions volontaires des parties qui souhaitent participer à la coordination du Plan par l'OACI ou à la mise en œuvre des activités entreprises dans le cadre du Plan AFI ;

6. *Charge* le Conseil de coordonner les contributions en vue de la mise en œuvre du Plan AFI ;

7. *Charge* le Conseil de veiller au renforcement du rôle de chef de file de l'OACI dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant expressément à réaliser les buts et objectifs du Plan, afin de parvenir à une amélioration soutenue de la sécurité des vols dans la Région AFI, et d'affecter en conséquence des ressources aux bureaux régionaux pertinents ;

8. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre le Plan AFI conformément aux principes et pratiques de la gestion des programmes et du plan d'activités ;

9. *Charge* le Conseil de suivre la mise en œuvre dans la Région AFI, d'en mesurer l'avancement tout au long du triennat et de lui rendre compte à sa prochaine session des progrès réalisés ;

10. *Charge* le Conseil de veiller au développement continu de nouvelles modalités de travail combinant les capacités des directions au siège et les ressources des bureaux régionaux, des États contractants et des parties prenantes de l'industrie.

A36-2 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité

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 contractants, tant collectivement qu'individuellement,

Considérant que, conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État contractant 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 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 mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

Considérant que les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) montrent que plusieurs États contractants n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant,

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 de sécurité graves détectées par l'USOAP,

Considérant que l'OACI peut coordonner et faciliter l'assistance fournie aux États qui en ont besoin pour remédier aux carences détectées dans le cadre de l'USOAP de l'OACI,

Considérant que la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) a été créée afin d'aider les États contractants à financer les projets en matière de sécurité qui visent à remédier aux carences détectées principalement dans le cadre de l'USOAP et pour lesquels ils ne peuvent pas dégager ou obtenir les ressources financières nécessaires,

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

Reconnaissant que l'établissement de systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, notamment d'organismes régionaux 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,

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

Reconnaissant les contributions à l'amélioration de la sécurité qui résultent des audits réalisés par des organismes internationaux et régionaux, notamment ceux qui ont une entente avec l'OACI, tels que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL),

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

Reconnaissant que la connaissance préalable de l'identité de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant d'un aéronef étranger utilisé dans un État fournit une information vitale pour la surveillance de l'exploitation en question,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de faire bénéficier d'autres États contractants des informations essentielles sur la sécurité pouvant avoir une incidence sur la navigation aérienne internationale et de faciliter l'accès à toutes les informations pertinentes sur la sécurité ;

2. *Encourage* les États contractants 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 ;

3. *Rappelle* aux États contractants 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 ;

4. *Rappelle* aux États contractants qu'ils doivent fournir à l'OACI leurs renseignements pertinents sur l'immatriculation des aéronefs, en application de l'article 21 de la Convention de Chicago, selon les règlements que le Conseil peut édicter pour régir ce système de communication de renseignements ;

5. *Demande* au Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP et les programmes d'audits d'autres organismes liés à la sécurité de l'aviation ;

6. *Charge* le Conseil d'appliquer et de revoir, selon les besoins, la procédure pour informer les États contractants, dans le cadre de l'application de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, en cas de défaut important de conformité d'un État avec les SARP de l'OACI concernant la sécurité afin que les autres États contractants prennent en temps utile des mesures adéquates ;

7. *Charge* le Conseil de promouvoir le concept de systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, notamment les organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

8. *Prie instamment* les États contractants de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale et, dans la mesure du possible, de former des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les institutions financières pour renforcer la supervision de la sécurité afin d'accroître la sécurité du système d'aviation civile internationale et de mieux s'acquitter de leurs responsabilités ;

9. *Encourage* les États 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 construire leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des systèmes régionaux de supervision de la sécurité, y compris les organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

10. *Encourage* les États contractants à promouvoir la sécurité aérienne comme élément fondamental des priorités de la planification et des activités socioéconomiques nationales ;

11. *Invite* les États contractants à faire appel aux services de l'OACI pour remédier aux carences en matière de sécurité ;

12. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures à mettre en place pour remédier aux carences en matière de sécurité à tirer parti de la possibilité de financement offerte par les institutions financières, notamment les banques de développement et les autres donateurs ;

13. *Demande* au Conseil de produire, de concert avec les banques de développement et les autres donateurs, un rapport annuel sur les carences mondiales de l'infrastructure aéronautique et des mécanismes de supervision et en particulier d'indiquer les carences qui doivent être traitées en priorité, afin d'aider les donateurs à déterminer des possibilités d'amélioration et de répartir l'assistance offerte par les États contractants ;

14. *Demande* au Secrétaire général de continuer à étudier les manières dont la détermination des mesures pourrait être entreprise aux niveaux national et régional pour appuyer les États dans l'établissement des moyens et des procédures de supervision de la sécurité de l'ATM ;

15. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'établir une tâche pour élaborer des orientations sur les niveaux optimaux de dotation en personnel nécessaire pour les fonctions liées à la sécurité au sein d'une autorité de l'aviation civile ;

16. *Charge* le Conseil de renforcer le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) pour en préserver l'efficacité ;

17. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-7.

A36-3 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) — Sécurité

L'Assemblée,

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

Considérant que la sécurité de l'aviation civile internationale dépend aussi de la collaboration active de toutes les parties prenantes,

Considérant que la mise en œuvre effective du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) nécessite un renforcement des efforts communs déployés par l'OACI, les États contractants, l'industrie et toutes les autres parties prenantes,

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,

Reconnaissant que l'Assemblée (35^e session) a adopté la Résolution A35-7, Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité,

Reconnaissant que le Secrétaire général a pris des mesures pour mettre en place le Programme de la stratégie unifiée de l'OACI,

1. *Charge* le Conseil de continuer à mettre en place un Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) fondé sur :

- a) la transparence et le partage des renseignements critiques pour la sécurité ;
- b) la promotion de l'établissement de systèmes régionaux de supervision de la sécurité et l'assistance aux États ;
- c) l'analyse et l'échange des informations sur la sécurité ;
- d) un partenariat avec les États contractants, l'industrie et les autres parties prenantes pour coordonner et faciliter la fourniture de l'assistance financière et technique aux États qui en ont besoin afin de remédier aux carences constatées dans le cadre de l'USOAP de l'OACI ;

2. *Charge* le Conseil de renforcer le Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) en identifiant et en réaffectant des ressources adéquates au sein de l'Organisation, et en élaborant des objectifs clairement définis ;

3. *Charge* le Conseil d'encourager encore les États qui sont en mesure de le faire à appuyer le Programme ISD en détachant des spécialistes et en fournissant d'autres ressources de façon à assurer la réussite de sa mise en œuvre ;

4. *Charge* le Conseil d'appuyer des améliorations de la base de données pour l'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX) afin de faciliter le partage des renseignements critiques pour la sécurité selon qu'il convient entre les États contractants, l'industrie et les autres parties prenantes ;

5. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États qui en ont besoin ainsi que d'établir les mesures à prendre à l'égard des États qui n'ont pas résolu des carences en matière de sécurité ;

6. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme.

A36-4 : Application d'une méthode de surveillance continue pour le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI au-delà de 2010

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 la promotion de l'application de normes internationales contribue à cet objectif ;

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 que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) répond avec succès au mandat confié par les Résolutions A32-11 et A35-6 ;

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 ;

Reconnaissant que l'établissement d'organismes régionaux et sous-régionaux 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 la promotion de l'uniformité à un échelon supérieur,

Reconnaissant la nécessité d'examiner la nature et la direction futures de l'USOAP après l'achèvement du cycle actuel d'audits en 2010 ;

1. *Exprime* son appréciation au Secrétaire général pour le succès continu de la mise en œuvre de l'approche systémique globale de l'USOAP ;

2. *Charge* le Conseil d'apporter les modifications appropriées à l'USOAP afin d'y incorporer l'analyse des facteurs de risque pour la sécurité, y compris les éléments d'orientation correspondants, et de les appliquer sur une base universelle, après l'achèvement du cycle actuel d'audits en 2010, pour évaluer de façon constante la conformité des États à leurs obligations de supervision et adapter la planification et la portée des audits en conséquence ;

3. *Charge* le Conseil d'examiner la possibilité, parmi les différentes options envisageables, d'adopter une nouvelle approche fondée sur le concept de surveillance continue, qui sera mise en œuvre dès la fin du cycle actuel d'audits en 2010. De la sorte, le Conseil maintiendra comme 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* et l'Annexe 14 — *Aérodromes* ;

4. *Demande* au Conseil de lui présenter à sa prochaine session ordinaire un rapport sur le plan de mise en œuvre globale de cette nouvelle approche de la réalisation des audits, qui doit commencer après 2010.

A36-5 : Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)

L'Assemblée,

Considérant qu'aux termes de l'article 44 de la Convention de Chicago, 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 qu'aux termes de l'article 69 de ladite Convention, si le Conseil estime que les aéroports et les installations et services de navigation aérienne d'un État contractant ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux, 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, en application de la Résolution A32-11, le Conseil a mis en œuvre, à partir du 1^{er} janvier 1999, un Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, et que les résultats des audits initiaux de presque tous les États contractants dans le cadre dudit Programme ont été reçus,

Considérant que ces audits ont révélé que plusieurs États contractants doivent puiser dans les maigres ressources d'autres priorités nationales pour mettre en œuvre une supervision effective de la sécurité et que ces États auront besoin d'assistance à divers degrés pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité,

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 des aéroports et des services de navigation aérienne, y compris les éléments liés à la sécurité de cette infrastructure,

Considérant qu'à sa 33^e session, satisfaite de l'étude du Conseil démontrant la nécessité d'une IFFAS, elle a entériné l'établissement de l'IFFAS,

Considérant que l'assistance fournie par l'IFFAS a beaucoup contribué à ce que celle-ci réalise l'objectif de l'amélioration de la sécurité de l'aviation par la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires déterminées dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP),

Considérant que l'IFFAS continue à financer des projets liés à la sécurité sous la direction du Conseil, et que le Conseil continue à recevoir de l'Organe directeur de l'IFFAS des rapports annuels sur la mise en œuvre des projets IFFAS,

1. *Remercie* les États contractants et les organisations internationales de leurs contributions et engagements de contribution à l'IFFAS et invite instamment les États et les organisations internationales (privées et publiques) qui sont reliées à l'aviation internationale, les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les constructeurs de cellules, de moteurs et d'avionique, les autres membres de l'industrie aérospatiale et la société civile, à faire volontairement des contributions financières ou en nature à l'IFFAS ;

2. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures nécessaires pour corriger 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), à tirer parti de l'assistance que l'IFFAS peut leur offrir à cet égard, soit sous forme de financement direct, soit en agissant comme facilitateur et catalyseur pour d'autres sources de financement, afin de veiller à ce que les normes de sécurité de l'aviation exigées soient respectées à l'échelle mondiale ;

3. *Note* les progrès réguliers réalisés par l'IFFAS depuis sa création et les services précieux qu'elle a assurés dans l'exécution de projets liés à la sécurité ;

4. *Note* les diverses contraintes sous lesquelles l'IFFAS fonctionne, y compris ses pesants coûts administratifs ;

5. *Demande* que le Conseil appuie la bonne marche de l'IFFAS par un suivi constant des progrès réalisés par l'IFFAS dans le financement de projets liés à la sécurité et de poursuivre ses efforts de promotion et d'élargissement de l'IFFAS tout en réduisant ses coûts à un minimum ;

6. *Demande* que le Conseil n'épargne aucun effort pour promouvoir auprès des États et d'autres contributeurs l'apport de contributions à l'IFFAS ;

7. *Demande* que le Conseil de lui présente à sa prochaine session ordinaire un rapport sur les activités de l'IFFAS, y compris une évaluation des performances et des états financiers apurés ;

8. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-8.

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, 1^{re} Partie et 3^e Partie, 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.

A36-7 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI œuvre à 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 dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité, entre autres,

Reconnaissant l'importance d'un cadre mondial pour appuyer les Objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance, pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre, de plans et d'initiatives régionaux et nationaux fondés sur le cadre mondial,

Reconnaissant que l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation civile à l'échelle mondiale ne pourra progresser qu'avec des efforts de coopération et de collaboration coordonnés en partenariat avec toutes les parties prenantes et avec le leadership de l'OACI,

1. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour appuyer les Objectifs stratégiques correspondants de l'Organisation ;

2. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;

3. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;

4. *Prie* 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 le cadre constitué par les plans mondiaux ;

5. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;

6. *Charge* le Secrétaire général de mettre à disposition les plans mondiaux sur le site web public de l'OACI ;

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-16 sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

APPENDICE A

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

L'Assemblée,

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste d'améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

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

Reconnaissant les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler des partenariats entre les États et l'industrie, tels que l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), l'Initiative européenne pour une stratégie de la sécurité (ESSI), l'Équipe panaméricaine pour la sécurité de l'aviation (PAAST) et l'Équipe de renforcement de la sécurité en Afrique et dans les îles de l'océan Indien (ASET),

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'adapter continuellement le cadre de sécurité pour qu'il conserve son efficacité et son utilité dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution,

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

Consciente de la nécessité de maintenir la confiance du public dans le transport aérien,

Reconnaissant qu'une démarche proactive permettant de déterminer et de gérer les risques en matière de sécurité est d'une importance capitale pour la réalisation d'autres améliorations de la sécurité de l'aviation,

Notant avec satisfaction la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été mise au point avec l'OACI par des partenaires clés de l'industrie dans le cadre du Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité et qui est à la base du GASP,

Notant l'intention d'utiliser continuellement le GASP comme un outil pour renforcer la sécurité en concentrant les efforts là où ils sont les plus nécessaires,

Notant la stratégie unifiée établie par l'OACI pour résoudre les carences en matière de sécurité,

Notant que le Conseil a accepté, le 18 juillet 2007, la version amendée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

1. *Souligne* la nécessité de réduire le nombre et le taux d'accidents mortels du transport aérien dans toutes les parties du monde et, en particulier, dans les régions où le taux d'accidents est sensiblement plus élevé que la moyenne mondiale ;

2. *Prie instamment* les États contractants et l'industrie d'appliquer les principes et les objectifs du GASP et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et d'en mettre en œuvre les modalités en partenariat avec toutes les parties prenantes concernées en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;

3. *Prie instamment* les États contractants d'avoir la volonté politique nécessaire pour appliquer les mesures correctrices visant à corriger les carences, y compris celles qui ont été relevées par les audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et par la mise en œuvre des modalités du GASP et du processus de planification régionale de l'OACI ;

4. *Prie instamment* les États contractants de renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation :

- a) en mettant les renseignements pertinents sur la sécurité à la disposition des États, de toutes les autres parties prenantes de l'aviation et du public ;
- b) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;
- c) en favorisant une culture juste en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées ;
- d) en communiquant les données sur les accidents et les incidents comme l'exige l'OACI ;

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 les exploitants étrangers qui utilisent leur territoire soient dûment supervisés par leurs États respectifs et prennent les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;

6. *Prie instamment* les États d'élaborer des solutions de sécurité viables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;

7. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en évitant les doubles emplois.

APPENDICE B

Plan mondial de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que l'amélioration de l'efficacité des activités aéronautiques est un élément clé des Objectifs stratégiques de l'OACI,

Ayant adopté la Résolution A35-15, qui est un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM),

Notant que le Conseil a accepté, le 30 novembre 2006, la nouvelle version du Plan mondial de navigation aérienne (GANP),

1. *Demande* aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à l'industrie aéronautique de suivre les orientations du GANP dans leurs activités de planification et de mise en œuvre ;

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

3. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le GANP soit tenu constamment à jour en fonction des faits nouveaux dans les domaines opérationnel et technique, en étroite collaboration avec les États et les autres parties prenantes ;

4. *Prie instamment* le Conseil de faciliter l'élaboration des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux sur la base du GANP et d'en suivre la mise en œuvre.

A36-8 : Non-divulgence de certains éléments sur les accidents et 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,

Estimant 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 enquêteurs pour faciliter la détermination des causes des accidents et incidents 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 inappropriée, afin d'assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles aux enquêteurs lors des enquêtes futures,

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 d'orientations juridiques pour aider les États dans ce domaine,

1. *Prie instamment* les États contractants d'examiner et, au besoin, d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de protéger certains éléments sur les accidents et incidents, conformément au paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, de façon à limiter les obstacles aux enquêtes sur les accidents et incidents eu égard aux orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité, publiées par l'OACI dans le Supplément E de l'Annexe 13 ;

2. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à sa prochaine session ordinaire, un rapport d'avancement sur cette question ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-17.

A36-9 : Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation

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,

Reconnaissant qu'il est indispensable de protéger certains éléments sur les accidents et les incidents contre une utilisation inappropriée, afin d'assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles sur la sécurité pour permettre la prise de mesures de prévention appropriées et opportunes,

Préoccupée par la tendance à employer les renseignements sur la sécurité dans les mesures disciplinaires ou d'application de la loi et à les utiliser comme preuves dans des poursuites judiciaires,

Notant l'importance d'un environnement équilibré, dans lequel le personnel d'exploitation ne fait pas l'objet de mesures disciplinaires pour des actions qui sont proportionnées à son expérience et à sa formation, mais dans lequel les fautes lourdes ou les violations délibérées ne sont pas tolérées,

Consciente du fait que l'utilisation des renseignements sur la sécurité 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,

Considérant qu'il faut trouver un juste équilibre entre la protection des renseignements sur la sécurité et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice,

Reconnaissant que les progrès technologiques ont permis de mettre au point de nouveaux systèmes de collecte, de traitement et d'échange de données sur la sécurité, donnant lieu à de multiples sources de renseignements sur la sécurité qui sont essentielles à l'amélioration de la sécurité de l'aviation,

Notant que les lois internationales existantes ainsi que les lois et règlements nationaux actuels de nombreux États peuvent ne pas viser adéquatement la façon dont les renseignements sur la sécurité sont protégés contre un usage indu,

Notant la publication par l'OACI d'orientations juridiques visant à aider les États à promulguer des lois et règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité, tout en permettant une administration appropriée de la justice,

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'examiner leur législation actuelle et de l'adapter au besoin, ou de promulguer des lois et des règlements destinés à protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité et fondés, dans la mesure du possible, sur les orientations juridiques publiées par l'OACI dans le Supplément E de l'Annexe 13 ;

2. *Prie instamment* le Conseil de coopérer avec les États contractants et les organisations internationales appropriées à l'élaboration et à la mise en œuvre d'orientations visant à appuyer l'établissement de systèmes efficaces de compte rendu en matière de sécurité, ainsi qu'à la réalisation d'un environnement équilibré dans lequel les importants renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité sont facilement accessibles, tout en respectant les principes de l'administration de la justice et de la liberté de l'information ;

3. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à sa prochaine session ordinaire, un rapport d'avancement sur cette question ;

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-17.

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 annule et remplace la Résolution A31-10.

A36-11 : 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 contractants ont fait des efforts substantiels pour se conformer aux spécifications relatives aux compétences linguistiques avant le 5 mars 2008,

Reconnaissant que certains États contractants éprouvent des difficultés considérables à pleinement 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,

Reconnaissant que certains États contractants auront besoin d'un délai supplémentaire après la date d'application pour se conformer aux dispositions relatives aux compétences linguistiques,

Considérant qu'en application de l'article 38 de la Convention, tout État contractant 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 contractants d'utiliser les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées ;

2. *Charge* le Conseil d'appuyer les États contractants dans leur mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques en fixant des critères d'épreuve linguistique harmonisés à l'échelle mondiale ;

3. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas en mesure de respecter les spécifications de compétences linguistiques d'ici la date d'application d'afficher sur le site web de l'OACI leurs plans de mise en œuvre des compétences linguistiques, incluant les mesures provisoires qu'ils prennent en vue d'atténuer le risque, selon les besoins, pour les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs de station aéronautique participant à des vols internationaux, en se fondant sur ce qui est énoncé dans les règles pratiques ci-dessous et les éléments indicatifs de l'OACI ;

4. *Charge* le Conseil de donner des orientations aux États sur l'élaboration de plans de mise en œuvre, notamment une explication des mesures d'atténuation du risque, afin de permettre aux États contractants de produire leurs plans dès que possible, mais avant le 5 mars 2008 ;

5. *Prie instamment* les États contractants de lever l'obligation, prévue par l'article 40 de la Convention, d'obtenir une permission pour effectuer des vols dans l'espace aérien relevant de leur juridiction, dans le cas des pilotes qui ne satisfont pas encore aux spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques, pendant une période ne dépassant pas trois ans après la date d'application du 5 mars 2008, à condition que les États qui ont délivré ou validé les licences aient mis leurs plans de mise en œuvre à la disposition de tous les autres États contractants ;

6. *Prie instamment* les États contractants de ne pas restreindre l'entrée de leurs exploitants d'aéronefs de transport commercial ou d'aviation générale dans l'espace aérien relevant de la juridiction ou de la responsabilité d'autres États où les contrôleurs de la circulation aérienne ou les opérateurs radio de station aéronautique ne répondent pas encore aux spécifications de compétences linguistiques, pendant une période ne dépassant pas trois ans après la date d'application du 5 mars 2008, à condition que ces États aient mis leurs plans de mise en œuvre à la disposition de tous les autres États contractants ;

7. *Prie instamment* les États contractants de fournir des renseignements sur le niveau qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques lorsque l'OACI en fait la demande ;

8. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre des spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A32-16.

Règles pratiques

Les États contractants qui ne sont pas en mesure de satisfaire aux spécifications relatives aux compétences linguistiques d'ici le 5 mars 2008 devraient :

1. élaborer des plans de mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques qui incluent les éléments suivants :
 - a) un calendrier d'adoption des spécifications relatives aux compétences linguistiques dans leur réglementation nationale ;
 - b) un calendrier de mise en place des capacités en matière de formation et d'évaluation linguistiques ;
 - c) une description d'un système d'établissement des priorités selon les risques pour déterminer les mesures provisoires à mettre en place jusqu'à ce que les spécifications relatives aux compétences linguistiques soient pleinement respectées ;
 - d) une procédure pour annoter les licences en vue d'indiquer le niveau de compétence linguistique du titulaire ;
 - e) la désignation d'un responsable national pour ce qui est du plan de mise en œuvre des compétences en anglais ;
2. rendre disponibles à tous les autres États contractants leurs plans de mise en œuvre des compétences linguistiques en les affichant sur le site web de l'OACI dès que possible, mais avant le 5 mars 2008 ;
3. notifier à l'OACI les différences par rapport aux normes et pratiques recommandées relatives aux compétences linguistiques ;
4. publier les différences par rapport aux spécifications relatives aux compétences linguistiques, en relation avec la fourniture de services de navigation aérienne, dans leurs publications d'information aéronautique.

A36-12 : Remplacement des halons

L'Assemblée,

Considérant que les halons contribuent aux changements climatiques et ne sont plus produits par accord international étant donné qu'il s'agit de produits chimiques appauvrissant la couche d'ozone, et qu'ils sont utilisés depuis 45 ans comme agents extincteurs dans les aéronefs de transport commercial,

Reconnaissant qu'il faut faire beaucoup plus car les réserves disponibles d'halons diminuent et la communauté environnementale commence à s'inquiéter de l'absence de progrès substantiels dans l'aviation,

Reconnaissant que la norme de performance minimale pour chaque application des halons a déjà été élaborée par le Groupe de travail international sur la protection contre les incendies des systèmes de bord, avec la participation de l'industrie et des autorités chargées de la réglementation,

Reconnaissant qu'il existe des exigences strictes spécifiques aux aéronefs pour chaque application d'halons qui doivent être respectées avant qu'un remplacement ne puisse s'effectuer,

Reconnaissant que bien que certains progrès aient été réalisés dans le développement d'un remplacement des halons pour plusieurs aspects de l'exploitation des aéronefs, aucun progrès réel n'a été réalisé dans le remplacement des halons utilisés dans les compartiments cargos, ce qui est de loin la plus importante application des agents extincteurs,

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

1. *Convient* de la nécessité urgente de développer et d'introduire des remplacements des halons dans l'aviation civile ;

2. *Prie instamment* les États de conseiller à leurs constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes, fournisseurs de produits chimiques et compagnies fournissant des extincteurs de progresser à un rythme plus rapide dans l'introduction de solutions de rechange pour les halons utilisés dans les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance, les extincteurs portatifs et les toilettes, ainsi que dans la recherche de remplacements supplémentaires des halons pour les moteurs/groupeaux auxiliaires de puissance et les compartiments cargos ;

3. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2011 pour le remplacement des halons :

— dans les toilettes des aéronefs de production nouvelle ;

— dans les toilettes, les extincteurs portatifs, les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance des aéronefs pour lesquels une nouvelle demande de certification de type a été présentée ;

4. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2014 pour le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs des aéronefs de nouvelle production ;

5. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international pour la protection contre les incendies dans les systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (UNEP), par l'intermédiaire de son Comité des options techniques pour les halons du Groupe d'experts sur l'évaluation de la technologie et de l'économie, concernant la question du remplacement des halons dans l'aviation civile ;

6. *Décide* que le Conseil rendra compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée des progrès réalisés en matière de remplacement des halons dans l'aviation civile.

A36-13 : 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 A35-14 (Appendices A à X), 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 35^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 A35-14 (Appendices A à X) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 36^e session,

Considérant que l'exposé des aspects de la politique permanente figurant dans la Résolution A35-14 est annulé et remplacé par le présent exposé,

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 associées dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 36^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. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-14 (Appendices A à X).

APPENDICE A

Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

L'Assemblée,

Considérant que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie que l'Organisation adopte et amende 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 que l'Assemblée a jugé souhaitable de fixer certains aspects de la politique à suivre en se conformant à ces dispositions de la Convention,

Considérant que les expressions « norme » et « pratique recommandée » ont les significations ci-après :

- a) *Norme* — Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention ; en cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire en vertu de l'article 38 de la Convention ;
- b) *Pratique recommandée* — Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention ;

Décide :

1. que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques, de manière à disposer notamment d'une base solide pour la planification régionale et la mise en œuvre des installations et des services ;

2. que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États contractants 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 ;

3. que les normes, pratiques recommandées et procédures (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, d'efficacité et d'interopérabilité. Des spécifications techniques de soutien seront placées dans des documents distincts, dans la mesure possible, dès qu'elles auront été élaborées par l'OACI ;

4. que, dans l'élaboration des SARP, des procédures et des éléments indicatifs, l'OACI fera appel, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat, aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus. 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 ;

5. que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité et de régularité, les normes 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 ;

6. que les États contractants seront consultés sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est 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. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États sur demande ;

7. que les dates d'application des amendements aux normes, pratiques recommandées et procédures seront fixées de manière à laisser un délai suffisant aux États contractants pour leur mise en application ;

8. que, à moins de circonstances exceptionnelles, les dates d'application des amendements aux Annexes et aux PANS seront fixées de manière que les États contractants ne soient pas tenus d'amender leurs règlements nationaux plus de deux fois par année civile ; la disposition précédente sera appliquée de manière que, dans toute la mesure possible, une même Annexe ou un même document de PANS ne soit pas amendé plus d'une fois par année civile.

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 traiter et de diffuser les spécifications techniques.

2. Les États contractants devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement aux SARP et aux 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 contractants 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 contractants 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. Pour l'application de la disposition figurant au paragraphe 8 du dispositif ci-dessus, 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.

APPENDICE B

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 contractants et de l'Organisation,

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

Décide :

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États contractants 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 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 contractants, 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 C

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 contractants ou à l'Organisation,

Décide :

1. que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne seront institués lorsqu'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 les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts appuieront le Plan d'activités de l'OACI, seront clairs et concis, tiendront compte des échéances fixées et seront respectés ;

3. que l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne fera l'objet d'un examen périodique et que les groupes d'experts seront dissous dès que la tâche qui leur a été assignée aura été menée à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence pendant plus de quatre années 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 contractants.

APPENDICE D

Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

L'Assemblée,

Considérant que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie 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,

Considérant qu'aux termes de l'article 38 de la Convention, tout État contractant 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 qu'il importe de recourir à tous les moyens dont dispose l'Organisation pour encourager et aider les États contractants à surmonter leurs difficultés dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures,

Décide :

1. que les États contractants seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures ;
2. que les différences entre les règlements et pratiques des États contractants et les normes, pratiques recommandées et procédures feront l'objet d'une surveillance par le Conseil ayant pour but d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité et la régularité de la navigation aérienne ou qui sont incompatibles avec l'objet des normes internationales ;
3. que le Conseil analysera la cause fondamentale de la non-application des normes et prendra les mesures appropriées.

Règles pratiques

1. En encourageant et en aidant les États contractants dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont il dispose, y compris les ressources du siège, des bureaux régionaux de l'OACI et du Programme des Nations Unies pour le développement.
2. Les États contractants devraient poursuivre et, s'il y a lieu, intensifier leurs efforts en vue d'appliquer, dans leurs installations d'exploitation, des pratiques et des procédures conformes aux dispositions des SARP et des PANS en vigueur. À cet égard, les États contractants devraient envisager la possibilité de modifier le processus interne par lequel ils donnent effet aux dispositions des SARP et des PANS, lorsqu'une telle modification serait de nature à hâter ou à simplifier ce processus, ou à le rendre plus efficace.
3. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants 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 contractant 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. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être publiées promptement dans des Suppléments aux Annexes correspondantes. Les États contractants devraient aussi être priés de diffuser dans leurs publications d'information aéronautique toutes différences importantes par rapport aux SARP et aux PANS.
4. En surveillant les différences par rapport aux SARP et aux PANS, le Conseil devrait adresser des demandes de renseignements aux États contractants qui n'ont pas rendu compte à l'Organisation de l'état de mise en application des SARP, ou qui en ont rendu compte incomplètement. En outre, le Conseil

devrait aussi demander aux États contractants qui n'ont pas publié, dans leurs publications d'information aéronautique, des renseignements sur la mise en application des SARP et des PANS, de procéder à la publication de tels renseignements.

APPENDICE E

Manuels et circulaires techniques de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que les éléments indicatifs techniques les plus récents que l'OACI publie sont d'une aide extrêmement précieuse aux administrations dans la planification de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées, des procédures pour les services de navigation aérienne et des plans régionaux,

Considérant qu'il est tout aussi important d'assurer la publication d'éléments indicatifs techniques appropriés pour la formation du personnel et la mise à jour des connaissances du personnel utilisateur, à mesure que les progrès de la technique le justifient, ce qui a pour effet d'améliorer la qualité du service et de relever le niveau de sécurité de l'exploitation aérienne,

Considérant qu'il n'existe aucune autre solution satisfaisante qui permette de diffuser ces éléments indicatifs à l'échelle internationale autrement que sous l'égide de l'OACI,

Considérant que la tenue à jour des manuels existants de l'OACI et la production, selon les besoins, de nouveaux manuels et circulaires constituent une tâche très lourde, si l'on considère le personnel technique et administratif qu'elles exigent, qui donne lieu à des conflits de priorités et pour laquelle il faut prendre des mesures spéciales en ce qui concerne la capacité de travail du Secrétariat et les méthodes de publication,

Décide qu'une priorité sera donnée à la mise à jour continue du texte des manuels techniques existants de l'OACI ainsi qu'à l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires, à mesure que les progrès de la technique le justifieront, afin que ces éléments présentent une valeur optimale pour les États contractants, dans l'application des normes, pratiques recommandées et procédures pour les services de navigation aérienne, ainsi que dans la planification et la mise en œuvre d'installations et de services.

Règles pratiques

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre le programme des manuels et des circulaires techniques de l'OACI afin que tous les domaines techniques importants soient convenablement traités par les éléments indicatifs nécessaires.
2. Le Conseil devrait rechercher des moyens qui permettent de produire et de publier les manuels et les circulaires techniques appropriés sans retard excessif et indépendamment des priorités de production des publications ordinaires.

APPENDICE F

Unités de mesure

L'Assemblée,

Considérant que, dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation internationale en vol et au sol, l'unification des unités de mesure devrait être réalisée,

Considérant qu'il importe d'utiliser des unités de mesure normalisées dans les publications de navigation aérienne de l'OACI,

Considérant que l'Annexe 5, quatrième édition, spécifie l'utilisation d'un système normalisé d'unités de mesure fondé sur le Système international d'unités (SI) dans l'exploitation en vol et au sol de l'aviation civile internationale, mais autorise aussi l'emploi de certaines unités hors SI à titre permanent et d'autres à titre temporaire,

Décide :

1. que les États contractants seront encouragés à rendre dès que possible leurs règlements et usages nationaux conformes aux dispositions de l'Annexe 5 ;
2. que, dans toutes les publications de navigation aérienne de l'OACI, les unités de mesure utilisées seront les unités spécifiées dans l'Annexe 5 chaque fois que les unités appropriées y figureront.

APPENDICE G

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 contractants sont tenus ou non de reconnaître les certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États contractants en attendant la mise en vigueur de SARP applicables aux aéronefs ou au personnel navigant considérés,

Considérant que, pour certaines catégories d'aéronefs ou certaines catégories de personnel navigant, 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,

Décide :

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage d'un aéronef délivrés ou validés par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants 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 aux différents types, classes ou catégories d'aéronefs ou aux différentes catégories de personnel navigant, les certificats et licences délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

APPENDICE H

Formation aéronautique

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre et le fonctionnement satisfaisants des installations et services au sol, ainsi que la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures sont subordonnés à l'obtention d'une haute qualité dans la formation du personnel,

Considérant que certains États contractants éprouvent des difficultés dans ce domaine par suite de la pénurie de personnel bien qualifié,

Considérant qu'il faut consacrer des efforts particuliers pour promouvoir une haute qualité dans la formation du personnel et aider les États contractants à répondre à leurs besoins dans le domaine de la formation,

Considérant que les séminaires de formation tenus par l'Organisation sont un moyen efficace pour améliorer la compréhension générale et l'application uniforme des SARP et des PANS,

Décide :

1. que les États contractants devront recevoir des encouragements et une assistance en vue de maintenir une haute qualité dans la formation du personnel aéronautique, en particulier du personnel affecté à la mise en œuvre et à l'utilisation des services et installations destinés à la navigation aérienne internationale. À cette fin, dans le cadre de son programme de travail ordinaire, l'Organisation appliquera un programme continu de formation, désigné sous le nom de 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 de l'enseignement aéronautique incombe aux États contractants ;
- b) l'Organisation devrait accorder la plus haute priorité à l'établissement de programmes liés à la sécurité et à la sûreté ;

* L'assistance fournie par l'OACI dans le cadre du Programme des Nations Unies pour le développement et d'autres programmes est régie par les Résolutions A16-7 et A26-16.

- c) il convient d'encourager et de faciliter une assistance mutuelle entre les États contractants en ce qui concerne la formation du personnel aéronautique, particulièrement dans les domaines où l'absence d'une formation satisfaisante risquerait de compromettre la sécurité, la sûreté ou la régularité de la navigation aérienne internationale ;
- d) l'Organisation devrait donner des avis aux États contractants sur la supervision opérationnelle des installations de formation ;
- e) l'Organisation ne devrait pas participer au fonctionnement quotidien des moyens d'enseignement mais elle devrait encourager les organismes qui font fonctionner ces moyens et leur donner des avis.

Règles pratiques

1. Par l'élaboration de spécifications et d'éléments indicatifs, l'organisation de séminaires de formation, ainsi que la fourniture directe d'avis et de consultations, le Conseil devrait aider les États contractants :

- a) à uniformiser autant que possible les programmes et les méthodes d'enseignement ainsi que les cours, et à établir des procédures appropriées pour les épreuves et la délivrance des licences ;
- b) à assurer des niveaux de compétence conformes aux normes internationales ;
- c) à utiliser les critères énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus, afin de réaliser une uniformité plus grande dans les pratiques et les procédures d'exploitation.

2. Une attention permanente devrait être accordée à la création de cours de spécialisation et de cours de perfectionnement, lorsque cela est nécessaire pour obtenir le personnel qualifié requis pour installer, utiliser et entretenir les installations et services.

3. Le Conseil devrait encourager les États contractants à déterminer les besoins en matière :

- a) de programmes d'enseignement en cours d'emploi, notamment sur la familiarisation avec les conditions d'exploitation, pour le personnel qui, après avoir reçu une formation de base, a besoin d'une expérience pratique dans les conditions d'exploitation réelles avant d'être affecté à des postes comportant des responsabilités dans les services d'exploitation ; à cet égard, l'attention des États devrait être appelée sur la possibilité d'utiliser pleinement les ressources des divers programmes de coopération et d'assistance technique ;
- b) de cours de recyclage périodique, en particulier lorsque de nouveaux équipements, des procédures ou des techniques nouvelles sont mis en œuvre.

4. Le Conseil devrait inviter les États contractants à fournir, aux fins de diffusion aux autres États, des renseignements sur les types de cours aéronautiques organisés sous leurs auspices ou disponibles sur leur territoire et auxquels sont admis des élèves étrangers, en précisant l'adresse à laquelle on peut demander des détails additionnels. De même, le Conseil devrait mettre à la disposition des États contractants tous renseignements utiles concernant les établissements d'enseignement assistés par l'OACI qui admettent des élèves étrangers.

5. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants d'avoir recours le plus possible aux centres d'enseignement situés dans leur région pour former leur personnel aéronautique dans les domaines pour lesquels il n'existe pas d'écoles nationales correspondantes. À cette fin, le Conseil devrait encourager les États à créer des conditions favorables pour accueillir des ressortissants d'autres États de la région.

APPENDICE I

Coordination des systèmes et sous-systèmes aéronautiques

L'Assemblée,

Considérant qu'il est souhaitable, dans l'intérêt général de l'économie, d'éviter la répétition inutile de fonctions assurées par des équipements installés à bord des aéronefs ou dans des installations au sol ou des installations spatiales,

Considérant qu'il serait peut-être possible de réduire la complexité d'ensemble des équipements futurs si l'on coordonnait les spécifications fonctionnelles générales de nouveaux équipements déterminés avec celles des autres équipements placés soit à bord des aéronefs, soit dans des installations au sol ou des installations spatiales,

Considérant qu'il est reconnu qu'une telle coordination peut présenter néanmoins des difficultés d'ordre technique et opérationnel et doit tenir compte du rapport coût-efficacité et de la nécessité d'assurer une mise en œuvre progressive, sans pénalisation excessive,

Considérant que la Commission de navigation aérienne a assuré, dans toute la mesure nécessaire, une fonction de coordination pour diverses activités techniques placées sous son contrôle, en tenant compte comme il convient des renseignements qui lui étaient fournis par les États,

Décide que les travaux concernant des systèmes et sous-systèmes aéronautiques feront l'objet d'une coordination étroite tenant compte comme il convient des relations qui existent entre ces systèmes et sous-systèmes, ainsi que des besoins de l'exploitation, des progrès techniques escomptés et des rapports coûts-avantages pour l'exploitation.

APPENDICE J

Élaboration 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 contractants 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 la planification des installations et services devrait appuyer une approche de la planification fondée sur les performances,

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'Organisation et les États contractants 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 le plan régional ;

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.

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. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre les effets de l'évolution des besoins sur les plans régionaux afin de déterminer en temps utile s'il est nécessaire de réviser ces plans.

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

4. 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.

5. Le Conseil devrait veiller à ce qu'une base de données électronique des plans régionaux soit mise en place, avec les outils de planification d'appui, afin d'améliorer l'efficacité et d'accélérer le cycle des amendements.

6. Le Conseil devrait faire appel aux groupes de planification qu'il a mis sur pied dans les régions pour tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

APPENDICE K

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 contractants 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 contractants et de l'Organisation,

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

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

Décide :

1. que des réunions régionales de navigation aérienne ne seront convoquées que pour s'occuper de questions qui ne peuvent être réglées de façon satisfaisante par les PIRG ;

2. que les décisions relatives à la convocation et à l'ordre du jour de ces réunions seront fondées sur des cas précis d'insuffisance existante ou prévisible des plans régionaux des régions correspondantes ;

3. que la zone géographique à examiner, compte tenu des opérations de transport aérien international et de l'aviation générale internationale existantes et prévues, les domaines techniques à traiter et les langues à utiliser seront fixés pour chaque réunion ;

4. que le type d'organisation le mieux approprié pour traiter les questions de l'ordre du jour et pour assurer une coordination efficace entre les divers organes de la réunion sera adopté pour chacune de ces réunions ;

5. que des réunions de portée restreinte sur le plan technique et/ou géographique seront convoquées lorsque des problèmes d'espèce, surtout ceux qui doivent être résolus d'urgence, nécessitent un examen ou lorsque la convocation de telles réunions réduira la fréquence des réunions régionales générales de navigation aérienne.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États contractants 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 contractant 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 L

Mise en application des plans régionaux

L'Assemblée,

Considérant qu'aux termes de l'article 28 de la Convention, chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à mettre en œuvre les installations et services de navigation aérienne nécessaires pour faciliter la navigation aérienne internationale,

Considérant que les plans régionaux décrivent les installations et services nécessaires à l'aviation civile internationale,

Considérant que toute carence grave dans la mise en application des plans régionaux risque de compromettre la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols internationaux et devrait donc être éliminée aussi rapidement que possible,

Décide :

1. que la priorité sera donnée, dans les programmes de mise en application des États contractants, à la mise en œuvre et, notamment, à l'exploitation permanente des installations et services dont l'absence risquerait d'avoir des conséquences graves pour les services aériens internationaux ;
2. que l'Organisation devra, dans le délai le plus bref possible, relever les carences graves dans la mise en application des plans régionaux, procéder à des enquêtes sur ces insuffisances et recommander les mesures voulues ;
3. que les groupes de planification et de mise en œuvre régionales recenseront les problèmes et les carences des plans régionaux et de leur mise en œuvre et suggéreront des façons d'y remédier.

Règles pratiques

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait aviser rapidement chaque État contractant de toutes les recommandations relatives à la mise en œuvre des installations et des services de navigation aérienne qui sont applicables à cet État dans le cadre des plans régionaux.
2. Les États contractants devraient dresser et tenir à jour des plans appropriés englobant les besoins en personnel pour la mise en œuvre ordonnée des parties des plans régionaux qui leur sont applicables.
3. Le Conseil devrait prendre des dispositions en vue du suivi des plans régionaux et en vue de la publication de rapports périodiques qui fournissent entre autres des renseignements sur les lacunes préoccupantes existant dans l'application de ces plans.
4. Les usagers des installations et services de navigation aérienne devraient signaler tous les problèmes préoccupants posés par le défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne inscrits aux plans régionaux. Ils devraient adresser leurs rapports aux États contractants chargés de la mise en œuvre. Ces derniers devraient donner suite à ces rapports pour résoudre les problèmes signalés mais, lorsque aucune mesure corrective n'est prise, les usagers devraient aviser l'OACI, par l'intermédiaire d'une organisation internationale s'il y a lieu.
5. Le Conseil devrait faire en sorte qu'il y ait un examen périodique des problèmes préoccupants qui se posent aux usagers du fait du défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne, et, le cas échéant, que des mesures soient prises pour faciliter la solution de ces problèmes aussi rapidement que possible.

APPENDICE M

Délimitation des espaces aériens ATS*

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention oblige un État contractant 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 contractant 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 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

* L'expression « espaces aériens ATS » englobe les régions d'information de vol, les régions de contrôle et les zones de contrôle.

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 inclure des territoires ou parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devra être négocié entre les États intéressés ;

4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État déléguant 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 contractant 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 contractants 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'Organisation.

2. 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 N

Fourniture des services de recherches et de sauvetage

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à l'article 25 de la Convention, chaque État contractant 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 contractants 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 contractant 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 contractant 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 contractants devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'Organisation, 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 O

Coordination de la circulation aérienne civile et militaire

L'Assemblée,

Considérant que l'aviation civile et l'aviation militaire devraient utiliser en commun l'espace aérien ainsi que nombre d'installations et de services,

Considérant qu'aux termes de l'article 3, alinéa d), de la Convention, 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 face à la demande croissante de trafic aérien il y aurait avantage à élargir l'accès à l'espace aérien utilisé à des fins militaires et que des solutions satisfaisantes au problème de l'utilisation commune de l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

Considérant que, si une intégration complète du contrôle de la circulation aérienne civile et militaire peut être considérée comme le but ultime, l'amélioration de la coordination dans de nombreux États offre, à l'heure actuelle, une méthode immédiate pour résoudre les difficultés existantes,

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

Décide :

1. que l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale ;

2. que les règlements et procédures établis par les États contractants 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 Conseil s'efforcera d'appuyer les États en vue de l'établissement d'accords entre aviation civile et aviation militaire, en leur fournissant conseils et directives.

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination entre leurs services de la circulation aérienne civile et militaire afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés au paragraphe 1 du dispositif.

2. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination 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.

3. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du paragraphe 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.

APPENDICE P

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 qu'il y a une 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 reste entière,

Décide :

1. que l'Organisation 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, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États certifieront les aérodromes ;
4. que les États devraient s'assurer que des systèmes de gestion de la sécurité sont mis en place à leurs aérodromes.

Règles pratiques

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au paragraphe 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, le Conseil devrait :
 - a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;

- b) tenir les États contractants 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 paragraphe 2 du dispositif.

APPENDICE Q

Vérification au sol et en vol des aides radio à la navigation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est indispensable de vérifier les performances des aides radio à la navigation au moyen d'essais réguliers,

Considérant que la mise au point de moyens d'essai au sol beaucoup plus perfectionnés réduirait au minimum la nécessité d'essais en vol,

Décide :

1. qu'en attendant que l'on puisse disposer de moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les aides radio à la navigation devront être vérifiées au moyen d'essais en vol réguliers ;
2. que, pour réduire au minimum la nécessité d'essais en vol périodiques, des perfectionnements devront être apportés à l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de vérification et de contrôle au sol, de manière à obtenir le même niveau de garantie des performances que par des essais en vol.

Règles pratiques

1. En attendant que l'on puisse mettre au point des moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les États contractants devraient établir leurs propres services de vérification en vol, ou instituer avec d'autres États des services communs, ou encore conclure des accords en vue de faire exécuter les vérifications en vol pour leur compte, avec des États ou des organismes qui disposent des moyens appropriés.
2. Le Conseil devrait poursuivre ses efforts en vue de coordonner les dispositions prises par les États contractants pour la vérification périodique en vol de leurs aides radio à la navigation.
3. Le Conseil, en collaboration avec les États contractants qui procèdent à la mise au point et à la fabrication d'aides radio à la navigation, devrait rechercher tous les moyens possibles de perfectionner l'équipement de vérification au sol de manière à réduire au minimum la nécessité de vérifications périodiques en vol.
4. Le Conseil devrait communiquer à tous les États contractants des renseignements sur les progrès importants réalisés dans le perfectionnement de l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de contrôle et de vérification au sol, dans la mesure où ces progrès contribueront à réduire au minimum la nécessité des vérifications en vol.

APPENDICE R

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 conditions d'emploi du personnel des services aéronautiques au sol devront être en rapport avec les qualifications exigées et avec les fonctions remplies par ce personnel.

APPENDICE S

Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

L'Assemblée,

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

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

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

Décide que les États contractants devront apporter une participation technique efficace aux travaux techniques de l'Organisation.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États contractants aux travaux techniques de l'Organisation, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'Organisation et les États contractants.
2. Chaque État contractant 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'Organisation ;
- e) aider l'Organisation dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

APPENDICE T

Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

L'Assemblée,

Considérant qu'il continue d'être nécessaire d'apporter une assistance efficace aux États contractants 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 contractants 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 contractants dans la solution de leurs problèmes relatifs 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 contractants 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'Organisation 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 U

Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains 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 exige 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 contractants 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,

Décide de recommander que les États contractants coopèrent aux enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ou 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 contractants :

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

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient être 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 contractants 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 contractants devraient être 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 qui dispense une formation normalisée sur le plan international.

APPENDICE V

Sécurité de vol et facteurs humains

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 facteurs humains sont rattachés aux limites des performances humaines dans le domaine de l'aviation,

Considérant que l'influence des facteurs humains se manifeste dans la majorité des accidents (environ 70 %) et qu'il demeure donc nécessaire d'adopter des mesures appropriées visant à réduire le nombre des accidents d'aviation,

Considérant que le recours accru à l'automatisation et l'introduction de la technologie nouvelle, avec la complexité correspondante dans les opérations en vol et au sol, pourraient accroître encore l'acuité de la question des facteurs humains, à moins que l'on ne prenne à temps des mesures appropriées,

Considérant que plusieurs États réalisent des programmes d'étude des facteurs humains et que par conséquent l'expérience qu'ils ont acquise devrait être mise à profit dans la pratique en vue d'accroître le niveau de sécurité du transport aérien,

Considérant qu'il est admis que pour permettre des progrès appréciables dans le relèvement du niveau de sécurité de l'aviation, il faut réduire davantage l'influence des facteurs humains sur les accidents d'aviation,

Décide :

1. que les États contractants devraient tenir compte des aspects pertinents des facteurs humains lors de la conception ou de l'homologation de matériel et des procédures d'exploitation, ainsi que lors de la formation ou de la délivrance de licences au personnel ;
2. que les États contractants devraient être encouragés à s'engager dans une coopération de grande ampleur et dans un échange mutuel d'information sur les problèmes relatifs à l'influence des facteurs humains sur la sécurité des activités d'aviation civile ;
3. que le Conseil devrait recueillir et analyser l'expérience des États, ainsi qu'élaborer et introduire des éléments OACI appropriés traitant des divers aspects des facteurs humains.

APPENDICE W

Prestation des services de la circulation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à l'Annexe 11 à la Convention, les États contractants sont tenus de prendre des dispositions pour que des services de la circulation aérienne soient assurés dans les espaces aériens et les aérodromes où il a été déterminé que ces services s'imposent,

Considérant que l'Annexe 11 à la Convention exige des États contractants qu'ils veillent à l'établissement de programmes de gestion de la sécurité des services de la circulation aérienne,

Considérant que la coopération entre les États contractants pourrait conduire à une gestion plus efficace de la circulation aérienne,

Décide :

1. que les États qui mettent en œuvre des services de la circulation aérienne devront veiller à ce que les services assurés respectent les normes établies de sécurité, de régularité et d'efficacité de l'aviation civile internationale ;
2. que, vu la nécessité de mettre en œuvre et d'exploiter des systèmes CNS/ATM de façon efficace et rentable, les États devraient envisager une approche coopérative pour introduire plus d'efficacité dans la gestion de l'espace aérien, en particulier dans la gestion de l'espace aérien supérieur ;
3. que les États devraient s'assurer que le fournisseur de services de la circulation aérienne compétent met en œuvre des programmes de gestion de la sécurité dans tous les espaces aériens et tous les aérodromes où sont assurés des services de la circulation aérienne.

Règle pratique

Les États contractants devraient envisager, s'il y a lieu, d'établir conjointement un organisme ATS unique qui serait chargé de mettre en œuvre des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens ATS situés au-dessus de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

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 annule et remplace la Résolution A33-13.

A36-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

Introduction

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 et harmonieuse et que l'un des objectifs de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

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

Considérant qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et répondre aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de faire face aux défis que constituent les demandes 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 contractants, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États contractants par les moyens les plus efficaces,

Considérant que les États contractants doivent fournir des données statistiques et d'autres renseignements exacts et factuels pour permettre à l'Organisation d'établir ces éléments d'orientation,

Considérant que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif qui met l'accent plus sur la mise en œuvre que sur l'établissement de normes,

Considérant que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques doivent aider les États contractants à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation du transport aérien international,

Considérant qu'il est important que les États contractants 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 que cette politique existe à la clôture de la 36^e session de l'Assemblée :

Appendice A	—	Réglementation économique du transport aérien international
Appendice B	—	Statistiques
Appendice C	—	Prévisions et planification économique
Appendice D	—	Facilitation
Appendice E	—	Imposition
Appendice F	—	Aéroports et services de navigation aérienne
Appendice G	—	Économie des transporteurs aériens
Appendice H	—	Poste aérienne

2. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil, dans les documents mentionnés dans le présent exposé récapitulatif, et par le Secrétaire général, dans les manuels et les circulaires ;

3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour remplir les 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 aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses études de transport aérien ;

4. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement des ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la meilleure contribution possible du transport aérien au bien-être économique et social des pays en développement ;

5. *Demande* au Conseil, lorsqu'il considère qu'il serait avantageux pour faciliter son travail sur toute question de transport aérien, de chercher à consulter des experts représentant les États contractants par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts qualifiés faisant rapport au Comité du transport aérien, ou de groupes d'étude du Secrétariat, et des travaux par correspondance ou dans des réunions ;

6. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États contractants peuvent 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 ;

7. *Demande* au Conseil de prévoir les ateliers, les séminaires et les autres réunions de ce genre qui pourraient être nécessaires afin de diffuser cette politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes à l'intention des États contractants et entre ces États ;

8. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique de transport aérien de l'OACI et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-18.

APPENDICE A

Réglementation économique du transport aérien international

Section I. Accords et arrangements

L'Assemblée,

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

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

Considérant que, dans le cadre de la Convention, les États contractants ont de nombreux objectifs et politiques réglementaires divers tout en partageant l'objectif fondamental qu'est la participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

Considérant que l'exploitation saine et économique des services internationaux de transport aérien est un des objectifs de la Convention et qu'à cet égard l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux aide les États contractants qui sont déjà parties à cet accord à atteindre cet objectif,

Considérant qu'elle a de façon répétée souligné l'obligation qui incombe à chaque État contractant de se conformer aux dispositions de l'article 83 de la Convention en enregistrant dès que possible auprès du Conseil tous les arrangements relatifs à l'aviation civile internationale conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*,

Considérant que les retards indus et la non-conformité concernant l'enregistrement d'accords et d'arrangements aéronautiques sont à éviter, pour que l'on puisse disposer de renseignements exacts et complets sur la réglementation et assurer une plus grande transparence,

Considérant que l'établissement de tarifs de transport aérien international devrait être équitable, transparent et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens,

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 des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, notamment des modèles de dispositions et d'accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser à leur convenance dans des accords bilatéraux ou régionaux,

1. *Réaffirme* le rôle de chef de file de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international et dans la facilitation d'une libéralisation ;

2. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) d'envisager d'urgence de le devenir ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer à l'OACI les accords et arrangements de coopération 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* ;

4. *Prie instamment* les États contractants de tenir le Conseil parfaitement au courant de tous problèmes importants résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien ainsi que de tout développement réalisé ou prévu qui constituerait un progrès vers l'objectif qu'est l'échange multilatéral des droits commerciaux ;

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

6. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États contractants et des entreprises de transport aérien en ce qui concerne les droits commerciaux ainsi que des dispositions des accords de services aériens, et d'informer tous les États de tout fait nouveau relatif à la coopération internationale, y compris des arrangements libéralisés, dans le domaine des droits commerciaux ;

7. *Demande* au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des orientations de politique de l'Organisation concernant la réglementation du transport aérien international, et de le réviser ou de l'actualiser, au besoin ;

8. *Demande* au Conseil de revoir périodiquement le règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques, en vue de simplifier la procédure d'enregistrement ;

9. *Demande* au Secrétaire général de rappeler aux États contractants qu'il importe d'enregistrer sans tarder ces accords et arrangements, et d'apporter aux États contractants l'assistance dont ils peuvent avoir besoin pour enregistrer leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil ;

10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), ainsi que sa mise en application, et de prier instamment les États contractants de faire connaître au Secrétariat leurs intentions à l'égard de l'adhésion à cet accord.

Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires

L'Assemblée,

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

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

Considérant que la stricte application du critère d'une participation substantielle à la propriété et d'un contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et autres droits de transport aérien pourrait priver un grand nombre d'États du droit à l'égalité et à l'équité des possibilités d'exploiter des services de transport aérien international et de tirer les avantages optimaux d'une telle exploitation,

Considérant que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés devraient être libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, progressivement, de façon souple et avec un contrôle réglementaire effectif concernant en particulier la sécurité et la sûreté,

Considérant que l'élargissement ou une application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie, 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 de tels 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 l'affinité et la communauté d'intérêts existant entre États en développement qui appartiennent à de tels mouvements d'intégration économique régionale,

Considérant que l'exercice des droits de route et autres droits de transport aérien de l'État en développement faisant partie d'une telle communauté d'intérêts, par une compagnie aérienne appartenant substantiellement à un ou plusieurs autres États en développement, ou à leurs ressortissants, qui partagent les mêmes intérêts communautaires, ou effectivement sous leur contrôle, servira à promouvoir les intérêts susmentionnés des États en développement,

1. *Prie instamment* les États contractants d'éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles d'affecter le développement ordonné et harmonieux du transport aérien international et de veiller à ce que les politiques et législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit tenu dûment compte des caractéristiques particulières de celui-ci ;

2. *Prie instamment* les États contractants d'accepter pareilles désignations et à autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou 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 contractants de reconnaître la notion de communauté d'intérêts dans le cadre de groupements économiques régionaux ou sous-régionaux comme base valide pour la désignation par un ou plusieurs États en développement d'une compagnie aérienne d'un ou plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à ce ou ces autres États en développement ou à leurs ressortissants, ou est effectivement sous leur contrôle ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'envisager d'employer 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 contractants ayant de l'expérience dans diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à faire parvenir de façon suivie au Conseil des renseignements complets sur leur expérience, afin que l'Organisation puisse disposer, dans ce domaine, de tous les renseignements qui pourraient être utiles aux États contractants ;

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

7. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, d'assister les États contractants 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 pareils arrangements de coopération.

Section III. Diffusion des produits des compagnies aériennes

L'Assemblée,

Considérant que l'avancement des technologies de l'information et de l'électronique a eu une incidence significative sur la manière dont l'industrie des compagnies aériennes fonctionne, notamment en ce qui concerne la diffusion de ses produits,

Considérant que l'OACI a élaboré un Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) à l'intention des États, ainsi que deux modèles de clauses corrélatifs que les États peuvent utiliser à leur convenance dans leurs accords de transport aérien,

1. *Demande* au Conseil de suivre les faits nouveaux qui surviennent dans la diffusion des produits des compagnies aériennes et dans les pratiques réglementaires corrélatives, et de diffuser aux États contractants des renseignements sur les faits nouveaux significatifs ;

2. *Demande* au Conseil de voir si, à la lumière des changements survenus dans l'industrie et la réglementation, le Code de l'OACI sur les SIR et les modèles de clauses demeurent nécessaires.

Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que, s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), 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 élabore des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait

face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international peut 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 contractants 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 contractants qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :

- a) de veiller à la coordination interne au sein de leurs administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
- b) de veiller à ce que leurs 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 de leurs droits et obligations par rapport aux États contractants de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce ;
- 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 de se servir de 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, qui se rapportent au transport aérien international ;

5. *Demande* à l'Organisation mondiale du commerce, et à ses États membres et 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 permanents 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 contractants en conséquence ;
 - c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'Organisation mondiale du commerce et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

Section V. Élaboration des orientations de politique

L'Assemblée,

Considérant les obligations internationales et les responsabilités qu'ont les gouvernements dans la réglementation de l'économie du transport aérien international,

Considérant que la libéralisation économique et l'évolution de l'industrie de transport aérien continueront à susciter des opportunités, des défis et des questions en ce qui concerne la réglementation du transport aérien international,

Considérant que l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation et rassemblé des politiques et éléments indicatifs connexes,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des politiques et éléments indicatifs élaborés par l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui sont contenus dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ces politiques et éléments indicatifs soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants, et d'élaborer au besoin des orientations sur les questions émergentes d'intérêt général.

APPENDICE B

Statistiques

L'Assemblée,

Considérant que le Programme de statistiques de l'OACI assure une fondation indépendante valable à l'échelle mondiale pour le renforcement de la planification et du développement du transport aérien international,

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

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

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

Considérant que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux Objectifs stratégiques de l'Organisation,

Considérant que grâce à l'élaboration de la base de données intégrée de l'OACI, où les données pertinentes sont stockées et validées, les États contractants et les autres utilisateurs disposent d'un système efficace en ligne d'où ils peuvent extraire les données statistiques,

Considérant qu'un certain nombre d'États contractants n'ont pas encore communiqué, en tout ou en partie, les statistiques demandées par le Conseil,

Considérant que la coopération entre les organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des statistiques d'aviation peut permettre de réduire le fardeau que constitue la communication des statistiques,

1. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour fournir à temps les statistiques demandées et de les soumettre par voie électronique chaque fois que cela est possible ;

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

3. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer d'explorer les moyens d'établir une coopération plus étroite avec les autres organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des statistiques d'aviation ;
- b) de prendre sur demande les dispositions appropriées pour faire aider les États contractants par des membres du Secrétariat, afin de permettre à ces États d'améliorer leurs statistiques d'aviation civile et leurs comptes rendus statistiques à l'Organisation.

APPENDICE C

Prévisions et planification économique

L'Assemblée,

Considérant que l'indépendance de l'OACI dans la conduite des enquêtes concernant les tendances et l'application des analyses économiques assure la fondation nécessaire pour renforcer la planification et le développement du transport aérien international,

Considérant que les États contractants ont besoin, à diverses fins, 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, doit prévoir l'évolution future susceptible d'exiger des mesures de la part de l'Organisation et doit prendre ces mesures en temps opportun,

Considérant que l'Organisation doit évaluer périodiquement ses performances par rapport aux Objectifs stratégiques, en mettant l'accent en particulier sur la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'efficacité,

Considérant que l'Organisation a besoin de prévisions et de soutien économique spécifiques à des fins de planification des aéroports, des systèmes de navigation aérienne et de l'environnement,

1. *Demande* au Conseil d'établir et de tenir à jour, selon les besoins, des prévisions des tendances et de l'évolution futures de l'aviation civile d'un caractère général aussi bien que d'un caractère particulier et qui comporteraient, lorsque cela est possible, des données locales, régionales ainsi que mondiales, et de mettre ces prévisions à la disposition des États contractants et d'appuyer les besoins de données sur la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'efficacité ;

2. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodes et procédures pour la préparation de prévisions, l'analyse des coûts-avantages ou de rentabilité et l'élaboration de bilans de rentabilité, afin de répondre aux besoins de l'Organisation, des groupes régionaux de planification de la navigation aérienne et, s'il y a lieu, d'autres organes de l'Organisation chargés de la planification des systèmes ou de l'environnement ;

3. *Demande* au Conseil de prendre des dispositions en vue de recueillir et d'élaborer des éléments sur les méthodes actuelles de prévision, tant pour atteindre les objectifs mentionnés aux paragraphes 1 et 2 que pour diffuser de temps à autre ces éléments aux États contractants à titre indicatif pour leurs propres prévisions et planification économique.

APPENDICE D

Facilitation

Section I. Développement et application des dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

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

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

Considérant qu'il est essentiel que les États contractants continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale du transport aérien, tout en protégeant l'aviation civile internationale,

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 la sûreté et les programmes de conformité en matière d'immigration,

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

1. *Prie instamment* les États contractants de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9, *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États contractants en ce qui concerne l'administration des contrôles frontaliers, du fret et des passagers, et la protection de la santé des passagers et des équipages ;

3. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9, *Facilitation*, et de l'Annexe 17, *Sûreté*, sont mutuellement compatibles et complémentaires ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ses spécifications et éléments indicatifs qui figurent dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, demeurent à jour compte tenu du progrès technologique et de continuer à explorer des solutions technologiques visant à améliorer les formalités de congé ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, soit à jour et corresponde bien aux besoins des États contractants.

Section II. Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports

L'Assemblée,

Considérant que le passeport est le document officiel fondamental qui témoigne 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 les États Membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour améliorer la sécurité 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 de haut niveau est nécessaire 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 falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

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

Considérant que l'OACI a créé le projet Mise en œuvre universelle de documents de voyage lisibles à la machine (UIMRTD) pour aider les États dans des domaines tels que les services de planification de projets, de mise en œuvre, d'information, de formation et d'évaluation des systèmes, de façon qu'ils puissent respecter la date limite de 2010 pour la délivrance des PLM, et qu'elle a établi le Répertoire de clés publics (RCP) pour renforcer la sûreté des MRP biométriques (passeports électroniques),

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'intensifier leurs efforts pour garantir la sécurité et l'intégrité de leurs passeports, protéger leurs passeports contre la fraude et s'aider mutuellement dans le cadre de ces efforts ;

2. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 1^{re} Partie, au plus tard à partir du 1^{er} avril 2010 ;

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que la date d'expiration des passeports non lisibles à la machine tombe avant le 24 novembre 2015 ;

4. *Prie instamment* les États contractants qui ont besoin d'aide dans le cadre du projet UIMRTD de contacter l'OACI d'urgence ;

5. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, en mettant en œuvre les SARP pertinentes de l'Annexe 9 et en élaborant des

éléments indicatifs pour aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage ;

6. *Prie instamment* les États qui délivrent des passeports électroniques de s'inscrire au RCP de l'OACI ;

7. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de fournir de façon systématique et en temps opportun des données sur les passeports perdus ou volés au dispositif de recherche automatisée/à la base de données sur les documents de voyage volés d'Interpol.

Section III. Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États contractants 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 comités nationaux de facilitation sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

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

1. *Prie instamment* les États contractants d'instituer et d'utiliser des comités nationaux de facilitation, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins ;

2. *Prie instamment* les États contractants de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation d'autres organisations intergouvernementales d'aviation ;

3. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes dispositions nécessaires, par le truchement des comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés :

a) pour appeler régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :

1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;

2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;

b) pour prendre l'initiative des mesures d'application éventuellement nécessaires ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs comités nationaux de facilitation et d'autres comités de facilitation et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États contractants avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;

5. *Prie instamment* les États limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils pourraient 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 contractants d'encourager leurs exploitants à continuer à coopérer intensivement avec les administrations publiques en vue :

- a) de repérer les problèmes de facilitation et d'y trouver des solutions ;
- b) de concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale et des autres menaces aux intérêts nationaux ;

7. *Prie instamment* les États contractants d'engager les exploitants internationaux et les associations groupant ces exploitants à participer dans toute la mesure possible aux systèmes d'échange électronique de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers et les marchandises aux aéroports internationaux ;

8. *Prie instamment* les États et les exploitants, 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 sécurité de la chaîne d'approvisionnement internationale.

APPENDICE E

Imposition

L'Assemblée,

Considérant que le transport aérien international joue un rôle majeur dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages internationaux, et que l'imposition de droits sur les aéronefs, le carburant et les produits consommables à usage technique qui sont utilisés pour le transport aérien international, de charges fiscales sur les revenus des entreprises de transport aérien international et sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international, ainsi que de taxes de vente ou d'utilisation sur ce type de transport, peut avoir un impact négatif sur les aspects économiques et concurrentiels des opérations de transport aérien international,

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

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

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation fait l'objet de la Résolution A36-22, *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 énoncée dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

1. *Prie instamment* les États contractants de suivre la résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 8632 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

APPENDICE F

Aéroports et services de navigation aérienne

Section I. Politique en matière de redevances

L'Assemblée,

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

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation et des options fondées sur le marché est traitée séparément dans la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

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

Considérant que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États contractants 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 le Conseil a adopté et révisé lorsque c'était nécessaire, et publié dans le Doc 9082, la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*,

1. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté ;

2. *Prie instamment* les États contractants de fonder le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou contribuent à fournir à l'aviation civile internationale, sur les principes exposés à l'article 15 de la Convention et en outre dans le Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne servent qu'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 contractants de prendre toutes mesures utiles conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État contractant 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 contractant ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 9082 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

Section II. Aspects économiques et gestionnels

L'Assemblée,

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

Considérant que les États contractants s'attachent de plus en plus à améliorer l'efficacité financière de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

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

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

Considérant que les États contractants 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 utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

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

1. *Rappelle* aux États contractants 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. *Prie instamment* les États contractants de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique du Conseil concernant l'imputation des coûts du GNSS ;

3. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers ;

4. *Demande* au Conseil de continuer à affiner ses orientations de politique concernant l'imputation des coûts du GNSS et la coordination des aspects techniques, juridiques et économiques, y compris la question d'une interopérabilité rentable ;

5. *Demande* au Conseil de promouvoir les politiques de l'OACI ainsi que les éléments indicatifs corrélatifs concernant les redevances d'usage, y compris les avis d'ordre organisationnel et gestionnel, afin de mieux sensibiliser et informer les États et les entités commercialisées et privatisées qui exploitent les aéroports et les services de navigation aérienne en ce qui concerne ces politiques et éléments indicatifs ;

6. *Demande* au Conseil de garder à l'étude la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne et de soumettre des rapports à ce sujet aux États contractants à intervalles appropriés ;

7. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer de fournir dans les meilleurs délais les données financières relatives à leurs aéroports et services de navigation aérienne, afin de permettre au Conseil de fournir ces avis et d'élaborer ces rapports.

APPENDICE G

Économie des transporteurs aériens

L'Assemblée,

Considérant l'intérêt permanent que portent les usagers, les milieux touristiques, l'aviation et les milieux d'affaires, ainsi que leurs organisations internationales, au niveau des coûts d'exploitation, des tarifs et des recettes unitaires appropriées des transporteurs aériens internationaux,

Considérant que les études objectives de l'OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international sont largement utilisées par les États contractants et d'autres organisations internationales, qu'elles ont rehaussé la neutralité et qu'elles ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes,

Considérant que l'OACI a besoin de données sur les revenus, les coûts et l'exploitation des transporteurs aériens pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées en vue de la mise

en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

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

2. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer d'obtenir de leurs transporteurs aériens internationaux, dans les meilleurs délais, les données sur les coûts, les recettes et d'autres aspects qui sont demandées par l'OACI.

APPENDICE H

Poste aérienne

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a donné des directives permanentes sur les activités de l'OACI dans le domaine de la poste aérienne internationale,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'une politique est formulée en matière de poste aérienne internationale et, particulièrement, aux réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;

2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir.

A36-16 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

L'Assemblée déclare :

1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les résolutions ou parties de résolution indiquées dans la liste ci-dessous ne sont plus en vigueur ;

2. que la présente décision ne porte atteinte à aucun droit, privilège, obligation ou responsabilité acquis, obtenu ou contracté, ni à aucun arrangement conclu en vertu de l'une quelconque des résolutions indiquées ci-dessous et, en particulier, qu'elle n'annule ni ne diminue en aucune manière les dettes qu'un État contractant peut avoir envers l'Organisation en vertu de l'une quelconque de ces résolutions.

Résolution*	Sujet	Motif
A24-8 (II-17)	Nouvel examen du programme de travaux dans le domaine de la navigation aérienne	Fait. Le programme des travaux techniques est devenu le Programme intégré de navigation aérienne (ANIP). L'ANIP est une version en ligne qui s'inscrit dans le contexte du Plan d'activités de l'Organisation. Il s'agit d'un outil de gestion dynamique, qui reprend toutes les pratiques commerciales modernes, y compris tous les critères spécifiés au paragraphe 1 du dispositif de la Résolution A24-8.
A33-26 (X-6)	Contributions au Fonds général pour 2002, 2003 et 2004	Fait.
A35-23 (X-10)	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	Fait.
A33-23 (X-10)	Budgets 2002, 2003 et 2004	Fait.
A35-29 (X-16)	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification correspondants	Fait.
A35-30 (X-17)	Approbation des comptes relatifs aux activités du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrées par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification sur les états financiers de l'Organisation qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement	Fait.

A36-17 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant qu'ont été appliquées des mesures de transition vers une nouvelle politique de coopération technique et que, dans sa Résolution A33-21, confirmée par sa Résolution A35-20, elle a

* Le numéro entre parenthèses renvoie à la page du Doc 9848 où se trouve la résolution pertinente.

chargé le Conseil de préparer à son attention une résolution refondue concernant toutes les activités et tous les programmes de coopération technique,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI, telles qu'elles existent à la clôture de la 36^e session de l'Assemblée ;

2. *Déclare* que la présente résolution remplace les Résolutions A16-7, A24-17, A26-16, A27-18, A27-20, A35-20 et A35-21.

APPENDICE A

Le Programme de coopération technique de l'OACI

L'Assemblée,

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

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

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

Considérant que la Résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social (ECOSOC) 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 (PEAT) pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a entrepris de réaliser des projets de coopération 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 entre 1983 et 1995, il est nécessaire de définir une nouvelle politique de coopération technique et une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique,

Considérant que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique, ratifiée par la 31^e session de l'Assemblée, 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 du Programme de coopération technique,

Considérant que les objectifs de cette nouvelle politique mettent l'accent sur l'importance du Programme de coopération 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 l'aide de l'OACI,

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

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

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

Considérant que 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,

Programme de coopération technique

1. *Reconnaît* l'importance du Programme de coopération technique pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation ;

2. *Réaffirme* que le Programme de coopération technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile ;

3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer le Programme de coopération technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets ;

4. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale ;

5. *Affirme* que l'amélioration de la coordination de la coopération technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, et par un renforcement de la coopération ainsi que par une coordination plus étroite entre le Programme de coopération technique et d'autres programmes d'assistance de l'OACI afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;

6. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC, et que l'appui du budget du Programme ordinaire ne soit sollicité qu'en dernier recours ;

7. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique ;

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

8. *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 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 ;

9. *Recommande* aux États contractants qui exécutent des programmes d'aide bilatéraux ou d'autres programmes d'aide sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours au Programme de coopération technique de l'OACI pour les aider à exécuter leur programme d'assistance à l'aviation civile ;

Élargissement des activités de coopération technique de l'OACI

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

11. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération 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 l'assistance fournie par l'OACI devrait 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 ;

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

Accords de coopération technique

13. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de son Programme de coopération technique, utilisera les accords de fonds d'affectation spéciale (TF), les accords de services de gestion (MSA), le Service des achats d'aviation civile (CAPS) et d'autres accords cadres et arrangements de financement comme il conviendra pour fournir toute l'assistance possible aux parties prenantes qui mettent en œuvre des projets d'aviation civile ;

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

APPENDICE B

Financement du Programme de coopération technique

L’Assemblée,

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

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

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

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

Considérant que l’Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l’OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique 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 certaines des carences constatées,

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

Considérant que l’Assemblée a établi la Facilité financière internationale pour la sécurité de l’aviation afin d’encourager le versement de contributions volontaires à des projets visant à rectifier les carences liées à la sécurité,

1. *Reconnaît et encourage* les dispositions prises par le Conseil dans le domaine de la coopération technique, qui ont été assurées efficacement avec les fonds limités mis à sa disposition, en recourant à toutes les sources et à tous les moyens de financement appropriés ;

2. *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 transport aérien des pays en développement et *demande* au Président du

Conseil, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec le PNUD afin que celui-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique de l'OACI ;

3. *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 pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile ;

4. *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 assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement de l'infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays ;

5. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent 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 ;

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

7. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront au Programme de coopération technique d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États, 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 ;

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

9. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder au Programme de coopération technique de l'OACI des fonds supplémentaires destinés à lui permettre d'attribuer des bourses d'aviation civile, en espèces ou en nature ;

10. *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 ;

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 du Programme de coopération 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 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 et assistance 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 du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées,

Considérant que le financement extrabudgétaire apporté au Programme de coopération technique permet à l'OACI, par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique, de fournir un appui initial aux États qui ont besoin d'assistance pour éliminer les carences constatées lors des audits USOAP et USAP,

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

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

Considérant que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction de la coopération technique, des conseils et de l'assistance dans les domaines traditionnels de la coopération 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 assistance sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile ;

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

l'intermédiaire du Programme de coopération technique en raison des grands avantages que présentent ces projets ;

3. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et *rappelle* aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter tous les élèves, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;

4. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région ;

5. *Invite instamment* les États qui reçoivent une assistance 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, de la formation et de l'acquisition des éléments, en conformité avec les conditions figurant dans les accords de projet ;

6. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer ;

7. *Demande* que les États contractants, en particulier les pays en développement, encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts du Programme de coopération technique de l'OACI ;

8. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors du Programme de coopération technique de l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI ;

9. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.

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 annule et remplace la Résolution A35-10.

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 annule et remplace la Résolution A35-11.

A36-20 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

L'Assemblée,

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

Considérant que, dans la Résolution A35-9, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif qui figure dans la Résolution A35-9, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 36^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle que cette politique existe à la clôture de la 36^e session de l'Assemblée ;

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

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-9.

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 sûreté générale,

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

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

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

Rappelant les Résolutions A33-1 et A35-11 et les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002,

Notant les actions menées jusqu'ici par le Conseil, notamment l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation en juin 2002 ainsi que les nouvelles mesures préventives, le renforcement des moyens mis à la disposition de l'Organisation afin de contrer les menaces nouvelles et émergentes dirigées contre l'aviation civile,

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 des actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs 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 contractants 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 contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires, bailleurs de fonds et conspirateurs ;

5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI pour faciliter la solution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États contractants 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, en particulier la mise en œuvre du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;

7. *Se félicite* de l'intégration de 48 % du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au budget ordinaire et demande au Conseil de considérer l'intégration totale comme étant un paramètre essentiel de l'établissement du budget du triennat 2011-2013 ;

8. *Prie instamment* les États contractants de continuer à soutenir le Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, en signant avec l'Organisation des protocoles de financement volontaire car la mise en œuvre totale du Plan continuera à dépendre des contributions volontaires jusqu'à ce qu'il soit entièrement inclus dans le budget ordinaire.

APPENDICE B

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

a) *Instruments juridiques internationaux*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les interventions illicites 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) ainsi que par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États contractants qui ne le sont pas encore de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal et à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991). La liste des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouve à l'adresse www.icao.int à la rubrique « Collection des Traités de l'OACI » ;

2. *Lance un appel* aux États qui ne sont pas encore parties à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, pour qu'ils donnent effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de cet instrument, et *lance un appel* aux États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles pour qu'ils procèdent au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États l'importance de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal, au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments ;

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

L'Assemblée,

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

1. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils accordent une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier pour qu'ils incluent dans leur législation des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

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

APPENDICE C

Mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

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

Considérant qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et bagages enregistrés, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et colis exprès,

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

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

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

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

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

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

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

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

4. *Prie instamment* les États contractants 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 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'OACI et disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

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

6. *Lance un appel* aux États contractants, tout en respectant leur souveraineté, pour qu'ils réduisent 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 ;

7. *Demande instamment* aux États contractants qui ne l'ont pas déjà fait, de commencer à délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine, conformes aux spécifications du Doc 9303, 1^{re} Partie, au plus tard le 1^{er} avril 2010 ;

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

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9, *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
- b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;

- c) de convoquer des séminaires régionaux de sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés ;
- d) d'élaborer et de mettre à jour le Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation et les malles pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) ;
- e) de superviser et de développer le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation de bons niveaux de coopération ;
- f) de continuer d'analyser les menaces potentielles contre l'aviation civile et les mesures préventives appropriées, comprenant notamment l'accès des employés aux zones réglementées, les menaces visant les zones non réglementées, les MANPADS, l'inspection/filtrage efficace des passagers, des bagages et du fret, et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et des fournisseurs de services ;

9. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs, en particulier des éléments indicatifs détaillés sur les liquides, les gels et les aérosols destinés à aider les États contractants à réagir aux menaces émergentes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

10. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'examiner son mandat et ses principales méthodes de travail en vue d'éliminer les contraintes perçues comme pesant sur tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation.

APPENDICE D

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

a) *Actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

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

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

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

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

2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye et de Montréal et du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ;

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

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

5. *Invite instamment* les États contractants à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur leur territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;

6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;

7. *Invite instamment* les États contractants à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;

8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État contractant à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement ou d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;

9. *Demande* aux États contractants de continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

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

L'Assemblée,

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

1. *Note* avec préoccupation que de nombreux États touchés par des actes d'intervention illicite ne communiquent souvent pas au Conseil les comptes rendus officiels sur ces actes ;

2. *Prie instamment* les États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi qu'en vertu de l'Annexe 17, de communiquer dès que possible au Conseil, à la suite d'actes d'intervention illicite, tous renseignements

utiles requis par ces articles et les SARP afin que le Secrétariat puisse disposer de renseignements exacts et complets et analyser les tendances et les menaces émergentes visant l'aviation civile ;

3. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, d'inviter les États concernés à communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire ;

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

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A35-9, Appendice E,

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

Considérant que la promotion de la mise en œuvre de normes internationales de sûreté de l'aviation contribue à cet objectif,

Rappelant que la responsabilité d'assurer aussi bien la sécurité que la sûreté de l'aviation incombe en dernier ressort aux États contractants,

Rappelant qu'à sa 35^e session, elle a chargé le Secrétaire général de poursuivre l'USAP, qui prévoit que l'OACI réalisera des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de sûreté de l'aviation dans tous les États contractants,

Considérant que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le programme a confirmé un niveau accru de mise en œuvre des normes de l'OACI sur la sûreté,

Considérant les instructions formulées par le Conseil de l'OACI lors de sa 176^e session au sujet des principes qui doivent guider la conduite des futurs audits de sûreté de l'aviation après le cycle initial d'audits USAP à la fin de 2007,

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'action correctrice des États visant à pallier les carences détectées durant l'audit constitue une partie intégrante et critique du processus d'audit et de la réalisation de l'objectif global de renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale,

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

Reconnaissant l'importance d'une stratégie coordonnée de coopération avec les États où des lacunes importantes ont été constatées dans la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, et *prenant acte* de l'établissement d'une Commission de haut niveau du Secrétariat chargée d'examiner les résultats des audits, qui aidera le Conseil à s'acquitter de ses responsabilités,

1. *Note* avec satisfaction que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;

2. *Exprime* sa reconnaissance aux États contractants pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ;

3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP à la suite du cycle initial d'audits à la fin de 2007, en se fondant sur le principe de l'universalité, tout en reconnaissant que les États n'ont pas tous besoin d'être audités avec la même fréquence ; en mettant l'accent, dans la mesure du possible, sur la capacité d'un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation par la mise en œuvre efficace des éléments essentiels d'un système de supervision de la sûreté ; et en élargissant les audits futurs afin d'y inclure les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui ont trait à la sûreté ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États continue d'être validée par des visites de suivi ou par d'autres moyens ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants de soutenir pleinement l'OACI en acceptant les missions d'audit programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés, en facilitant le travail des équipes d'audit, et en préparant et soumettant à l'OACI un plan d'action correctrice approprié visant à pallier les carences constatées durant les audits ;

6. *Prie instamment* tous les États contractants de faire part, de manière appropriée et en conformité avec leur souveraineté, à la demande d'un autre État, des résultats de l'audit effectué par l'OACI et des mesures correctrices prises par l'État audité ;

7. *Charge* le Conseil d'envisager l'introduction d'un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, en conciliant le besoin des États d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté ;

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

APPENDICE F

Assistance aux États dans la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour la protection de l'aviation civile internationale

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, éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté et la sûreté aéroportuaire selon les conclusions des rapports du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ;

2. *Invite* les pays développés à prêter assistance aux pays qui ne sont pas à même de mettre à exécution les programmes de mesures techniques recommandées pour la protection des aéronefs au sol et en particulier pour l'acheminement des passagers, de leurs bagages de cabine et bagages enregistrés, du fret, de la poste, des envois par coursiers et envois exprès ;

3. *Invite* les États contractants à envisager de demander l'aide de la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD), d'autres organisations internationales telles que le Programme des Nations Unies pour le développement, et du Programme de coopération technique pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

4. *Invite* les États contractants à tirer profit des mesures d'assistance à court terme offertes dans le cadre du Programme ISD et des projets d'assistance aux États à plus long terme offerts au titre du Programme de coopération technique pour remédier aux carences observées durant les audits ;

5. *Prie instamment* tous les États qui en ont les moyens d'accroître l'aide technique, financière et matérielle apportée aux pays qui en ont besoin pour améliorer la sûreté de l'aviation, au moyen d'initiatives bilatérales et multilatérales qui sont entièrement coordonnées, par l'intermédiaire du Programme ISD de l'OACI ;

6. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI (CFSA) pour assurer la formation en sûreté ;

7. *Prie instamment* la communauté internationale d'envisager d'accroître l'assistance aux États et de renforcer la coopération entre eux, pour qu'ils puissent profiter de la réalisation des buts et objectifs de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, en particulier par le biais de la Commission internationale technique des explosifs (CITE).

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

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

Considérant que les accords 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 bilatéraux sur les services aériens,

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

2. *Prie instamment* tous les États contractants d'insérer dans leurs accords 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 contractants qui ne l'ont pas déjà fait, de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation, 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 ;

4. *Prie instamment* le Conseil, par le truchement des bureaux régionaux, de promouvoir des initiatives permettant la création de plateformes technologiques pour l'échange entre les États contractants de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

5. *Recommande* que le Conseil continue :

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

6. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et émergentes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations

inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

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

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Union postale universelle (UPU), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

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

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

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 annule et remplace la Résolution A35-19.

A36-22 : 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 A35-5, 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 A35-5 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 35^e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, notamment des nouveaux éléments indicatifs de l'OACI sur les mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions provenant de l'aviation,

Considérant qu'il est nécessaire de créer des appendices particuliers pour rendre compte de la politique de l'OACI concernant les incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale (Appendice H) et sur le climat à l'échelle mondiale (Appendices I, J, K et L),

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, telle que cette politique existe à la clôture de la 36^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 de l'aviation sur la qualité de l'air locale
- Appendice I — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique
- Appendice J — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes

Appendice K — Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques

Appendice L — Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

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 A35-5.

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 complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodrômes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que tous les États contractants de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi à 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 être donc prises promptement pour garantir que cette croissance est compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

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

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

Reconnaissant que des redevances liées au bruit et à la qualité de l'air locale sont perçues à certains aéroports et que des éléments d'orientation de l'OACI existent 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 aux échelles locale et mondiale 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 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 A35-14 (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 aérodomes 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, qui figure au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, et les nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions d'oxydes d'azote, qui doivent être mises en œuvre le 1^{er} janvier 2008 ;

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

3. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil en mars 2007 d'objectifs technologiques à moyen et à long termes en ce qui concerne les oxydes d'azote (NO_x) ;

4. *Demande* au Conseil d'établir avec l'assistance et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long termes concernant le bruit et la consommation de carburant, en plus de l'élaboration récente d'objectifs concernant les NO_x ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;

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

7. *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 ;

8. *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 ;

9. *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 le GIEC 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 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,

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

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

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

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

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

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

2. *Prie instamment* les États :

- a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;
- b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :
 - 1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;
 - 2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;
 - 3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;

3. *Encourage* les États :

- a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens ;
- 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, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;

4. *Demande aux États :*

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

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

6. *Demande au Conseil :*

- a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
- b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
- c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;

7. *Lance un appel* aux États pour qu'ils appuient comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

APPENDICE D

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;

- b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;
- c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros-porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1 ;
- d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

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

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

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

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

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

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des 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, 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 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 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 nombre de matières polluantes 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 incidences des émissions de NO_x (oxydes d'azote), de particules de matière et autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

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'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures opérationnelles qui ont significativement réduit la pollution de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

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

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution dans laquelle 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,

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 est convenu qu'il serait utile d'élaborer un rapport qui tiendrait compte de l'application de toutes les mesures liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale en utilisant des approches technologiques, opérationnelles et fondées sur le marché, et que l'OACI se penche actuellement sur la question,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de particules de matière, d'oxydes d'azote et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organismes internationaux compétents, 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 poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les oxydes d'azote provenant des aéronefs ;

4. *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 ;

5. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;

6. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports et *demande* au Conseil de poursuivre activement cette activité en vue d'achever les orientations concernant la qualité de l'air aux aéroports en 2010 ;

7. *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 ;

8. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et

prie instamment les États contractants de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

9. *Prie instamment* les États contractants de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

APPENDICE I

Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique

L'Assemblée,

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 présenté à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

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

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

1. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à prendre des initiatives pour diffuser des renseignements sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et d'autres organisations qui s'occupent d'évaluer la contribution de l'aviation aux incidences environnementales sur l'atmosphère ;

2. *Prie instamment* les États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;
- b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

3. *Encourage* le Conseil à promouvoir une meilleure compréhension de l'utilisation potentielle des carburants d'aviation de rechange et des incidences corrélatives de leurs émissions ;

4. *Encourage* le Conseil et les États à se tenir informés de l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation, et à y coopérer.

APPENDICE J

Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes

L'Assemblée,

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 dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

Reconnaissant les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

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

Considérant que la première période d'engagement du Protocole de Kyoto expire en 2012, que des délibérations concernant le suivi de cet instrument sont entreprises, et que l'OACI devra continuer à s'acquitter de sa responsabilité de limiter ou réduire les émissions de GES provenant de l'aviation civile internationale et à jouer son rôle de chef de file à cet égard,

Considérant que toutes les parties prenantes attendent de l'OACI qu'elle joue son rôle de chef de file pour ce qui est de l'atténuation des incidences négatives des émissions de GES par l'aviation et qu'elle établisse une perspective et les intègre, ainsi que les objectifs environnementaux, dans le Plan d'activités et autres programmes de l'Organisation,

Reconnaissant la pertinence des changements climatiques et du développement économique dans le contexte des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) de l'ONU et le rôle de l'aviation pour aider à réaliser ces objectifs,

Notant qu'il est important d'aborder les émissions des aéronefs sans perdre de vue leur contexte particulier, en évaluant l'ensemble des émissions des GES provenant de l'aviation, du secteur des transports et des activités économiques en général,

Notant que les différentes régions du monde enregistrent des différences marquées dans les niveaux absolus des taux d'émissions de l'aviation et de croissance des émissions de l'aviation, à l'échelle internationale et nationale,

1. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA).

APPENDICE K

Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI et ses États contractants 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,

Considérant que la croissance rapide de l'aviation civile a fait augmenter d'une manière générale la contribution de l'industrie de l'aviation aux émissions de gaz à effet de serre,

Reconnaissant les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

Considérant que le Conseil de l'OACI a élaboré des options de politique visant à limiter ou réduire l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs de l'aviation civile et que des travaux sont en cours dans les domaines de la technologie et des normes, des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

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

Notant qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aéronefs sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement,

Reconnaissant les importants progrès accomplis dans le secteur de l'aviation, comme le fait que les aéronefs en production aujourd'hui ont un rendement en carburant meilleur d'environ 70 % par passager-kilomètre que ceux d'il y a 40 ans, que les compagnies aériennes de certains États contractants, en dépit d'une augmentation des activités, sont parvenues à des réductions nettes des émissions au cours des quelques dernières années, et que l'industrie du transport aérien de ligne international s'est engagée à améliorer de 25 % supplémentaires le rendement en carburant entre 2005 et 2020,

Notant que la technologie aéronautique de la prochaine génération et la modernisation des systèmes de la circulation aérienne devraient apporter d'autres améliorations sur les plans de l'efficacité des vols et du rendement en carburant, que l'OACI peut encourager dans le cadre de son Plan mondial de navigation aérienne,

Reconnaissant que les normes de l'OACI et les objectifs concernant le NO_x, bien que destinés à régler le problème de la qualité de l'air locale, aideront aussi à réduire l'incidence de l'aviation sur le climat,

1. *Demande* au Conseil de faciliter les mesures prises par les États en s'employant énergiquement à élaborer des options de politique visant à limiter ou à réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, à formuler des propositions concrètes et à fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, portant sur des solutions techniques et des mesures fondées sur le marché, tout en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés ;

2. *Demande* au Conseil :

a) de créer un nouveau « Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques » composé de cadres supérieurs des gouvernements, représentant toutes les Régions de l'OACI, avec une égale participation de pays en développement et de pays développés, bénéficiant d'un soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation, chargé d'élaborer et de recommander au Conseil un programme d'action dynamique sur l'aviation internationale et les changements climatiques, fondé sur un consensus, traduisant la vision commune et la ferme volonté de tous les États contractants, comprenant :

1) un cadre de mise en œuvre constitué de stratégies et de mesures efficaces sur le plan économique et technologiquement exécutables que les États contractants peuvent utiliser pour réduire les émissions, prévoyant notamment :

— des mesures volontaires (p. ex. compensation) ;

— une bonne diffusion des progrès technologiques concernant les aéronefs et l'équipement sol ;

- des mesures opérationnelles plus efficaces ;
 - des améliorations de la gestion du trafic aérien ;
 - des incitatifs économiques intéressants ;
 - des mesures fondées sur le marché ;
- 2) la détermination de moyens permettant de mesurer les progrès ;
 - 3) l'établissement d'éventuels objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement en carburant pour l'aviation internationale ainsi que d'éventuelles options pour leur réalisation ;
 - 4) un compte rendu des progrès issus des mesures prises par les États contractants et les parties prenantes ;
- b) de convoquer la tenue, à une date appropriée, en tenant compte du fait que la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC se tiendra en décembre 2009, d'une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action recommandé par le Groupe ;

3. *Demande* que le Conseil, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation, continue d'élaborer et de tenir à jour les orientations à l'intention des États contractants concernant l'application de mesures visant à réduire ou limiter l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation et les changements climatiques ;

4. *Encourage* les États contractants et le Conseil, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement, à évaluer ou continuer d'évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;

5. *Demande* au Conseil de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États contractants dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;

6. *Demande* aux États d'encourager l'industrie à fixer des objectifs ambitieux pour améliorer constamment ses performances en matière de réduction des émissions aéronautiques ;

7. *Demande* aux États contractants d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ;

8. *Demande* aux États de mettre au point un ensemble de mesures et de plans pour réduire d'ici 2020 l'encombrement de l'espace aérien, qui contribue aux retards et à une consommation indue de carburant, et d'en rendre compte ;

9. *Demande* aux États d'encourager les exploitants d'aéroports à améliorer l'efficacité des opérations côté pistes et de mettre en place des mesures d'efficacité au sol pour réduire l'intensité des émissions de carbone ;

10. *Demande* que le Conseil, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation :

- a) rende compte annuellement des progrès réalisés en ce qui concerne le rendement carburant moyen de la flotte actuellement en service et la consommation totale annuelle de carburant de l'aviation civile internationale, en travaillant en étroite coopération avec l'industrie ;
- b) établisse des prévisions sur le potentiel général de réduction des émissions de l'aviation de la flotte actuellement en service ;
- c) évalue et quantifie d'autres possibilités de réduction en vue d'un examen à la prochaine session de l'Assemblée ;

11. *Demande* au Conseil de faire le nécessaire pour appuyer les initiatives de l'OACI concernant les émissions, y compris la poursuite des objectifs de l'OACI pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des aéronefs, d'encourager la collaboration entre ses États contractants ainsi que de suivre les progrès réalisés dans ce domaine et d'en rendre compte. En particulier, le Conseil devrait :

- a) étudier les paramètres pertinents et élaborer des objectifs technologiques à moyen et à long terme pour la consommation de carburant des aéronefs et faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée ;
- b) continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et promouvoir l'utilisation des mesures opérationnelles énoncées dans les orientations de l'OACI (Circulaire 303) comme moyen de limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement ;
- c) mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI ;
- d) encourager, selon le cas, les initiatives régionales, interrégionales et mondiales auprès des États contractants pour améliorer l'efficacité de la circulation aérienne et réduire la consommation de carburant ;
- e) encourager les États contractants à améliorer l'efficacité de la circulation aérienne, ce qui amènera une réduction des émissions, et rendre compte des progrès réalisés dans ce domaine ;
- f) demander aux États contractants de présenter un inventaire des mesures qu'ils ont prises pour réduire les émissions de l'aviation dans leurs pays respectifs ;
- g) promouvoir l'utilisation de procédures et technologies nouvelles offrant un potentiel d'avantages environnementaux pour l'exploitation des aéronefs ;

12. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à promouvoir et à mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;

13. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à élaborer des modèles de régulation de débit et de gestion du trafic aérien qui optimisent les avantages pour l'environnement ;

14. *Demande* aux États :

- a) d'encourager la recherche et le développement nécessaires pour produire des conceptions de moteur et d'aéronef plus efficaces du point de vue de l'environnement ;
- b) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- c) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États ;
- d) de promouvoir une coordination efficace entre leurs autorités s'occupant d'aviation pour concevoir des routes aériennes avantageuses du point de vue de l'environnement et des procédures opérationnelles améliorées pour l'aviation civile internationale ;
- e) de réduire les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- f) de coopérer à la mise en place d'une capacité régionale de mesure et de contrôle afin de permettre l'évaluation des avantages environnementaux découlant des mesures ci-dessus ;

15. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des dispositions pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale au moyen de mesures volontaires et à tenir l'OACI informée, et *demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir à jour les lignes directrices élaborées par l'OACI au sujet des mesures volontaires, y compris un accord volontaire type, et de mettre à la disposition de toutes les parties intéressées les expériences concernant ces mesures.

APPENDICE L

Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

L'Assemblée,

Considérant que les mesures fondées sur le marché, y compris l'échange des droits d'émissions, 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,

Reconnaissant que les États contractants ont la responsabilité de prendre des décisions concernant les objectifs et les mesures les plus appropriées pour s'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre de l'aviation, en tenant compte des orientations de l'OACI,

Reconnaissant les principes de la non-discrimination et de l'égalité des possibilités de développer l'aviation civile internationale, qui sont établis dans la Convention de Chicago, ainsi que les principes et les dispositions relatives aux responsabilités communes mais différenciées et aux capacités respectives prévus par la CCNUCC et le Protocole de Kyoto,

Reconnaissant que la majorité des États contractants entérine l'application de régimes d'échange de droits d'émissions pour l'aviation internationale seulement sur la base d'un accord mutuel entre États et que d'autres États contractants estiment que tous les systèmes ouverts d'échange de droits d'émissions devraient être établis conformément au principe de la non-discrimination,

Reconnaissant la nécessité de travailler de façon constructive afin d'atteindre un degré élevé d'harmonisation des mesures en cours d'exécution et des mesures prévues pour faire face comme il convient au défi en ce qui concerne l'aviation et les changements climatiques, tout en respectant les principes ci-dessus,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce qu'« 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 contractants 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, le 9 décembre 1996, le Conseil de l'OACI a adopté 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,

Notant qu'il reste à résoudre un certain nombre de questions juridiques et de politique concernant la mise en œuvre de redevances sur les GES et la prise en compte de l'aviation dans les régimes existants d'échange de droits d'émissions,

Notant que l'OACI a publié un projet d'orientations sur les échanges de droits d'émissions pour l'aviation (Doc 9885),

Considérant que les États contractants ont des obligations juridiques, des accords en application, des législations en vigueur et des politiques établies,

Considérant que la mise en place de régimes de compensation des émissions de carbone a aidé à sensibiliser le public aux changements climatiques et peut contribuer à réduire les émissions à court terme,

1. *Encourage* les États contractants et le Conseil à adopter des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous :

a) Prélèvements liés aux émissions

- 1) *Affirme* que la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions reste valide ;
- 2) *Reconnaît* que les orientations existantes de l'OACI ne suffisent pas actuellement pour mettre en œuvre des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale, mais que l'introduction de ce type de redevances par accord mutuel entre les États membres d'une organisation d'intégration économique régionale, pour application aux exploitants des États en question, n'est pas exclue ;
- 3) *Prie instamment* les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre ;

b) Échanges de droits d'émissions

- 1) *Prie instamment* les États contractants de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres États contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre ces États ;
- 2) *Demande* aux États de rendre compte des faits nouveaux survenus, des résultats et des expériences dans ce domaine ;
- 3) *Demande* au Conseil :
 - a) de finaliser et de tenir à jour à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, et conformément à la présente Résolution et aux résolutions suivantes, les orientations élaborées par l'OACI pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC ;
 - b) de réaliser d'autres études, selon le cas, sur les divers aspects de la mise en œuvre des régimes d'échange de droits d'émissions et d'évaluer le rapport coût-efficacité de tout régime mis en place, en tenant compte des incidences sur l'aviation et sa croissance dans les économies en développement conformément aux principes énoncés ci-dessus ;
 - c) de réaliser une analyse économique de l'incidence financière de l'inclusion de l'aviation internationale dans des régimes d'échange de droits existants et d'entreprendre un examen des documents concernant l'analyse des coûts et des avantages des régimes d'échange de droits existants, en insistant en particulier

sur la manière dont ils ont été mis en œuvre dans d'autres secteurs pour tirer quelques leçons pertinentes au profit du secteur aéronautique ;

c) Compensations des émissions de carbone

- 1) *Demande* au Conseil d'examiner les possibilités offertes par les mécanismes de compensation des émissions de carbone comme moyen supplémentaire d'atténuer les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et l'évolution du climat ;
- 2) *Demande* au Conseil de recueillir et de diffuser des renseignements sur les résultats des programmes de compensation des émissions de carbone mis en place par les États et d'autres organisations en ce qui concerne les émissions de l'aviation ;

d) Mécanisme de développement propre (MDP)

- 1) *Invite* les États contractants à examiner l'emploi du mécanisme de développement propre (MDP) en ce qui concerne l'aviation internationale.

A36-23 : 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 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 l'approche avec guidage vertical (APV) n'est toujours pas largement répandue,

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 sécurité et de l'efficacité pour les États et l'industrie,

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 sur la navigation fondée sur les performances* (Doc 9613) ;

2. *Décide* :

a) que les États et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) mettront au point un plan de mise en œuvre de la PBN d'ici 2009 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) 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 ;

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 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 ;

5. *Demande* aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) d'inscrire à leur programme de travaux 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 à l'OACI toute carence éventuelle.

A36-24 : Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux

L'Assemblée,

Considérant que les Assemblées de l'OACI se soucient de la qualité de vie et de l'environnement dans lequel les êtres humains vivent et travaillent, y compris des questions relatives aux émissions de moteurs, à la couche d'ozone, au bruit des aéronefs, à l'usage du tabac et aux espèces exotiques envahissantes,

Considérant que la 35^e session de l'Assemblée avait déclaré « 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 révision du Règlement sanitaire international en 2005, qui renforce la sécurité de la santé publique des voyages et du transport et réduit les risques à la santé publique, a élargi la définition de la désinsectisation pour comprendre la lutte contre les insectes vecteurs ainsi que leur destruction,

Considérant qu'il y a lieu de s'inquiéter de la pratique actuelle de certains États exigeant que des insecticides soient utilisés pour désinsectiser les aéronefs, étant donné que ces produits peuvent causer des malaises et éventuellement même des effets nocifs pour la santé des passagers et des membres d'équipage,

Considérant que des recherches récentes ont démontré que des méthodes non chimiques de désinsectisation sont efficaces pour empêcher que des moustiques ou autres insectes aériens pénètrent dans les aéronefs,

1. *Demande* au Conseil d'inviter instamment l'Organisation mondiale de la santé à tenir des consultations sur la désinsectisation des cabines et des postes de pilotage, afin :

- a) d'examiner des renseignements sur l'état d'avancement des méthodes de désinsectisation non chimique ;
- b) de comparer l'efficacité et la sécurité de la désinsectisation non chimique à celles des méthodes à base de pesticides ;
- c) de formuler des recommandations sur des pratiques de désinsectisation acceptables ;

2. *Demande* au Conseil d'encourager la recherche de méthodes non chimiques de désinsectisation des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs ;

3. *Demande* au Conseil de rendre compte de la mise en œuvre de la présente Résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

A36-25 : 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 aéronautiques,

Considérant que l'Union internationale des télécommunications (UIT) est l'institution spécialisée des Nations Unies qui régleme 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,

Reconnaissant que le développement et la mise en œuvre des systèmes de communication, 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 de l'aviation en matière d'attribution du spectre des fréquences radioélectriques ne sont pas satisfaits et si la protection de ces distributions n'est pas réalisée,

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 aux CMR de l'UIT 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 RCC¹,

Considérant les Recommandations 7/3 et 7/6 de la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division (1995) (SP COM/OPS/95) ainsi que la Recommandation 5/2 de la onzième Conférence de navigation aérienne (2003),

1. *Prie instamment* les États contractants et les organisations internationales d'appuyer fermement la position de l'OACI aux CMR ainsi que dans les autres activités régionales et internationales préparatoires aux CMR :

- a) 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 ;

¹ APT = Télécommunauté Asie/Pacifique ; ASMG = Groupe arabe de gestion du spectre des fréquences ; ATU = Union Africaine des Télécommunications ; CEPT = Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications ; CITELE = Commission interaméricaine des télécommunications ; RCC = Communauté régionale des communications.

- b) 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 ;
 - c) 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 — Énoncés de politique approuvés de l'OACI (Doc 9718) ;
 - d) en s'engageant à mettre à disposition des experts de leurs autorités aéronautiques pour qu'ils participent pleinement à l'élaboration des positions nationales et régionales, et à l'élaboration des intérêts aéronautiques à l'UIT ;
 - e) 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 ou d'autres fonctionnaires de l'aviation qui sont bien préparés à représenter les intérêts de l'aviation ;
2. *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 ;
3. *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 la participation accrue de l'OACI aux activités internationales et régionales de gestion des fréquences.
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A32-13.

A36-26 : Exposé récapitulatif des aspects 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 des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 36^e session de l'Assemblée ;
- 2. *Décide* de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique ;
- 3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A7-6, A10-40, A16-36, A27-3, A31-15, A33-4 et A35-3.

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, et en particulier dans la réalisation par l'Organisation de ses buts et objectifs.

APPENDICE B

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

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

1. Tout projet de convention que le Comité juridique considère comme prêt à être soumis aux États à titre de projet final est transmis au Conseil en même temps qu'un rapport à ce sujet.

2. Le Conseil peut prendre toutes dispositions qu'il juge utiles et peut notamment communiquer le projet aux États contractants, ainsi qu'à d'autres États et à des organisations internationales désignés par lui.

3. En communiquant le projet de convention, le Conseil peut y joindre des observations et donner aux États et organisations la possibilité, en leur accordant à cet effet un délai d'au moins quatre mois, de communiquer leurs observations à l'Organisation.

4. Un tel projet de convention est examiné en vue de son approbation par une conférence, qui peut être convoquée à l'occasion d'une session d'Assemblée. La date d'ouverture de la conférence sera postérieure d'au moins six mois à la date de transmission du projet conformément aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus. Le Conseil pourra inviter à cette conférence tout État non contractant dont il estimera la participation utile et décidera si une telle participation comporte le droit de vote. Le Conseil pourra aussi inviter des organisations internationales à se faire représenter à la conférence par des observateurs.

APPENDICE C

Ratification des instruments internationaux de l'OACI

L'Assemblée,

Rappelant l'Appendice C de sa Résolution A31-15 relatif à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

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

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

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

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

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les amendements de la Convention de Chicago qui ne sont pas encore en vigueur (c'est-à-dire ceux qui introduisent les paragraphes finals relatifs aux textes arabe et chinois) ;

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les Protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* et qui portent amendement des articles 50, alinéa a) (1990), et 56 (1989) de 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 et les instruments du Cap de 2001 ;

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,

1. *Invite* le Conseil à prendre toutes les mesures possibles en vue de favoriser l'enseignement du droit aérien dans les États où cet enseignement n'a pas encore pu être donné ;
2. *Demande instamment* aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus ;
3. *Lance un appel* aux États contractants et aux parties intéressées pour qu'ils contribuent au Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales.

APPENDICE E

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 4 : Compétence

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

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

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

APPENDICE F

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

A36-27 : Égalité des sexes

L'Assemblée,

Rappelant diverses déclarations et conventions de l'ONU qui demandent que les États éliminent la discrimination à l'égard des femmes, et qui appellent, notamment, le progrès des femmes dans tous les domaines, et en particulier demandent que les États veillent à ce que les femmes participent à la formulation de la politique gouvernementale et à la mise en œuvre de celle-ci, et qu'elles occupent des postes publics et exécutent des fonctions publiques à tous les niveaux du gouvernement,

Rappelant qu'entre autres choses la 35^e session de l'Assemblée :

- a) a noté que le Conseil continuera de suivre les mesures prises pour la réalisation des objectifs et du plan d'action pour le recrutement et la situation des femmes à l'OACI ;
- b) a noté que le Secrétaire général des Nations Unies a prié instamment les organisations internationales et les institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OACI, d'établir des programmes afin d'atteindre la proportion idéale de 50 % de représentation féminine dans le système des Nations Unies ;
- c) a chargé le Secrétaire général d'élaborer un programme d'action positive calqué sur celui de la représentation géographique équitable ;
- d) a chargé le Conseil d'amender la Règle 4.1 du Code du personnel de l'OACI pour y mentionner le très nécessaire programme d'action positive, comme l'a demandé le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies ;
- e) a chargé le Secrétaire général d'étudier avec soin et d'établir des politiques favorables à la famille dans le contexte du Secrétariat de l'OACI ;

Notant les mesures déjà prises par le Secrétaire général conformément à ces directives et en particulier le fait que la Règle 4.1 du Code du personnel avait été modifiée pour rendre compte de ce que la « représentation équitable des deux sexes » doit aussi être assurée lorsqu'on envisage la nomination et la promotion de membres du personnel, et que des femmes ont été nommées à des organes consultatifs,

Notant la nomination d'une femme à un poste de directeur régional pour la première fois en 2006,

Notant la nomination de trois femmes à des postes de directeur au siège en 2007, ce qui porte le niveau de représentation des femmes aux postes de directeur de 0 % à 60 %,

Notant que le nombre de femmes nommées à des postes techniques était passé de 2 à 6 entre le 31 décembre 2004 et le 31 décembre 2006, ce qui représente une augmentation de 22 à 35 % du total des nominations,

Notant qu'en 2006, le Secrétaire général avait institué un Organe consultatif sur l'égalité et l'équité entre les sexes, et qu'en janvier 2007 cet organe consultatif avait présenté une Politique sur l'égalité et la parité des sexes, qui contient un certain nombre de recommandations adressées au Secrétaire général,

Notant que tous les États contractants avaient été contactés et sollicités pour identifier des femmes qualifiées et les encourager à se porter candidates à des postes du Secrétariat de l'OACI,

1. *Décide* :

- a) que le Conseil devrait continuer à suivre et à appuyer les mesures qui sont prises pour améliorer l'égalité des sexes à l'OACI, et qu'il est également encouragé à appuyer les propositions faites par le Secrétaire général suite aux recommandations de l'Organe consultatif sur l'égalité et l'équité entre les sexes ;
- b) que tous les efforts devraient être poursuivis par l'OACI pour parvenir à l'égalité et à l'équité entre les sexes, en respectant pleinement le principe de la représentation géographique équitable et en ayant à l'esprit que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a demandé 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 ;
- c) que le Conseil et le Secrétaire général devraient continuer de faire avancer les travaux sur le programme d'action positive, qui devrait être redésigné Programme pour l'égalité des sexes, en tenant compte des directives existantes des Nations Unies, notamment quant à la parité des sexes ;
- d) que les politiques favorables à la famille déjà établies devraient continuer d'être développées dans le contexte du Secrétariat de l'OACI ;

2. *Réaffirme* son engagement déterminé pour la défense de l'égalité et de l'équité entre les sexes, conformément aux objectifs des Nations Unies ainsi que de l'Assemblée et du Conseil de l'OACI, et demande au Conseil de lui présenter à sa prochaine session un rapport sur les progrès réalisés dans ce domaine ;

3. *Encourage* les États à nommer des femmes pour les représenter à l'Assemblée, au Conseil et dans d'autres réunions ou organes de l'Organisation.

A36-28 : 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 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, tout en conservant la latitude de faire varier la durée de ces mandats entre trois et quatre ans, étant entendu qu'un mandat de quatre ans serait exceptionnel ;

2. *Demande* au Conseil de maintenir cette décision en vigueur ;

3. *Invite instamment* les États contractants 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 ;

4. *Invite instamment* les États contractants 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.

A36-29 : Budgets pour 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 :

	2008	2009	2010
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	14 086 000	14 001 000	14 871 000
Remaniement organisationnel	2 889 000	76 000	140 000
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	79 951 000	80 085 000	85 507 000
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 :

	2008	2009	2010
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) l'excédent du Fonds de génération de produits auxiliaires	3 851 000	4 108 000	4 386 000
TOTAL	79 951 000	80 085 000	85 507 000

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.

A36-30 : 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 contractant, 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 35^e session de l'Assemblée et qui sont soumis à contribution comme il est indiqué ci-dessous ;

2. *Confirme* en conséquence les décisions du Conseil portant fixation de la contribution et de l'avance au Fonds de roulement des États ci-après aux taux indiqués, ces taux de contribution devant s'appliquer à chaque État contractant à compter des dates de contribution respectives ci-après :

Nouveaux États contractants	Devenus membres le	Soumis à contribution à partir du	Taux de contribution
Timor-Leste	3 septembre 2005	1 ^{er} octobre 2005	0,06 %
Monténégro	14 mars 2007	1 ^{er} avril 2007	0,06 %

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 pays ;
 - 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 annule et remplace les Résolutions A21-33 et A23-24 à compter du 1^{er} janvier 2008.

A36-32 : Contributions au Fonds général pour 2008, 2009 et 2010

L'Assemblée décide que les montants à fixer au titre des contributions des États contractants pour 2008, 2009 et 2010, en application de l'article 61, Chapitre XII, de la Convention, seront déterminés conformément aux barèmes ci-dessous :

	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
	%	%	%
Afghanistan	0,06	0,06	0,06
Afrique du Sud	0,46	0,45	0,45
Albanie	0,06	0,06	0,06
Algérie	0,08	0,08	0,08
Allemagne	7,08	6,85	6,85
Andorre	0,06	0,06	0,06
Angola	0,06	0,06	0,06
Antigua-et-Barbuda	0,06	0,06	0,06
Arabie saoudite	0,71	0,69	0,69
Argentine	0,33	0,31	0,31
Arménie	0,06	0,06	0,06
Australie	1,77	1,71	1,71
Autriche	0,74	0,71	0,71
Azerbaïdjan	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06
Bahreïn	0,07	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	0,83	0,80	0,80
Belize	0,06	0,06	0,06
Bénin	0,06	0,06	0,06
Bhoutan	0,06	0,06	0,06
Bolivie	0,06	0,06	0,06
Bosnie-Herzégovine	0,06	0,06	0,06

Botswana	0,06	0,06	0,06
Brésil	0,92	0,89	0,89
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
Cambodge	0,06	0,06	0,06
Cameroun	0,06	0,06	0,06
Canada	2,48	2,39	2,39
Cap-Vert	0,06	0,06	0,06
Chili	0,26	0,25	0,25
Chine	2,42	3,67	3,67
Chypre	0,06	0,06	0,06
Colombie	0,21	0,20	0,20
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	0,06	0,06	0,06
Cuba	0,07	0,07	0,07
Danemark	0,56	0,54	0,54
Djibouti	0,06	0,06	0,06
Égypte	0,17	0,16	0,16
El Salvador	0,06	0,06	0,06
Émirats arabes unis	0,64	0,88	0,88
Équateur	0,06	0,06	0,06
Érythrée	0,06	0,06	0,06
Espagne	2,38	2,30	2,30
Estonie	0,06	0,06	0,06
États-Unis	25,00	25,00	25,00
Éthiopie	0,07	0,06	0,06
Fédération de Russie	0,73	0,79	0,79
Fidji	0,06	0,06	0,06
Finlande	0,48	0,47	0,47
France	5,17	5,00	5,00
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	0,46	0,44	0,44

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	0,14	0,19	0,19
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	0,54	0,55	0,55
Indonésie	0,29	0,28	0,28
Iran (République islamique d')	0,18	0,19	0,19
Iraq	0,06	0,06	0,06
Irlande	0,42	0,50	0,50
Islande	0,07	0,06	0,06
Israël	0,47	0,45	0,45
Italie	3,71	3,59	3,59
Jamahiriya arabe libyenne	0,06	0,06	0,06
Jamaïque	0,06	0,06	0,06
Japon	12,16	11,75	11,75
Jordanie	0,06	0,06	0,06
Kazakhstan	0,06	0,06	0,06
Kenya	0,06	0,06	0,06
Kirghizistan	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06
Koweït	0,19	0,18	0,18
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
Lituanie	0,06	0,06	0,06
Luxembourg	0,38	0,36	0,36
Madagascar	0,06	0,06	0,06
Malaisie	0,57	0,55	0,55
Malawi	0,06	0,06	0,06
Maldives	0,06	0,06	0,06

Mali	0,06	0,06	0,06
Malte	0,06	0,06	0,06
Maroc	0,09	0,08	0,08
Maurice	0,07	0,06	0,06
Mauritanie	0,06	0,06	0,06
Mexique	1,46	1,63	1,63
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	0,06	0,06	0,06
Norvège	0,57	0,55	0,55
Nouvelle-Zélande	0,37	0,36	0,36
Oman	0,11	0,11	0,11
Ouganda	0,06	0,06	0,06
Ouzbékistan	0,06	0,06	0,06
Pakistan	0,16	0,16	0,16
Palaos	0,06	0,06	0,06
Panama	0,06	0,06	0,06
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,06	0,06	0,06
Paraguay	0,06	0,06	0,06
Pays-Bas	1,96	1,90	1,90
Pérou	0,10	0,10	0,10
Philippines	0,18	0,17	0,17
Pologne	0,42	0,41	0,41
Portugal	0,47	0,45	0,45
Qatar	0,16	0,24	0,24
République arabe syrienne	0,06	0,06	0,06
République centrafricaine	0,06	0,06	0,06
République de Corée	2,45	2,37	2,37
République démocratique du Congo	0,06	0,06	0,06
République démocratique populaire lao	0,06	0,06	0,06
République de Moldova	0,06	0,06	0,06

République dominicaine	0,06	0,06	0,06
République populaire démocratique de Corée	0,06	0,06	0,06
République tchèque	0,18	0,22	0,22
République-Unie de Tanzanie	0,06	0,06	0,06
Roumanie	0,07	0,08	0,08
Royaume-Uni	5,94	5,74	5,74
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	1,24	1,20	1,20
Slovaquie	0,06	0,06	0,06
Slovénie	0,07	0,07	0,07
Somalie	0,06	0,06	0,06
Soudan	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,08	0,08	0,08
Suède	0,77	0,75	0,75
Suisse	1,00	0,97	0,97
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
Thaïlande	0,56	0,54	0,54
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
Tunisie	0,06	0,06	0,06
Turkménistan	0,06	0,06	0,06
Turquie	0,44	0,43	0,43
Ukraine	0,06	0,06	0,06
Uruguay	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06

Venezuela	0,16	0,15	0,15
Viet Nam	0,07	0,09	0,09
Yémen	0,06	0,06	0,06
Zambie	0,06	0,06	0,06
Zimbabwe	<u>0,06</u>	<u>0,06</u>	<u>0,06</u>
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

A36-33 : Règlement par les États contractants 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* dispose que l'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation,

Considérant que le paragraphe 6.5 du *Règlement financier de l'OACI* dispose que les contributions des États contractants sont considérées comme dues et payables en totalité le premier jour de l'exercice financier auquel elles se rapportent,

Notant que, ces dernières années, l'accumulation des arriérés de contributions a augmenté considérablement, a constitué, avec les retards de paiement des contributions de l'année courante, un obstacle à l'exécution du programme des travaux, et a créé de sérieuses difficultés de trésorerie,

Prie instamment tous les États contractants qui ont des arriérés de prendre des dispositions pour régler ces arriérés ;

Prie instamment tous les États contractants 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 2008 :

1. que tous les États contractants 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 Conseil charge le Secrétaire général d'adresser à tous les États contractants, 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 contractants qui ont des arriérés de contributions de trois ans ou davantage des arrangements en vue du règlement des arriérés accumulés envers l'Organisation, le Conseil rendant compte de ces règlements ou arrangements à l'Assemblée lors de sa session suivante ;

4. que tous les États contractants 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 une partie de leurs arriérés qui ne soit pas inférieure à 2 000 \$, ce minimum étant proportionnellement relevé pour les États auxquels il est imputé des contributions supérieures au minimum fixé dans le barème OACI ;
- 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 encore 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 contractants 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 contractants ayant des arriérés à faire des propositions de règlement pour liquider leurs arriérés de contributions de longue date suivant les dispositions du paragraphe 4, en tenant dûment compte de la situation économique des États intéressés ainsi que de la possibilité d'accepter d'autres monnaies, conformément au paragraphe 6.6 du Règlement financier, dans la mesure où le Secrétaire général peut les utiliser ;

6. que le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil soit suspendu pour les États contractants dont les arriérés sont égaux ou supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents ainsi que des États contractants qui ne se conforment pas aux accords conclus en application de l'alinéa b) du paragraphe 4, cette suspension étant immédiatement levée lors du règlement des sommes dues au titre des accords ;

7. que le droit de vote d'un État contractant qui a été suspendu en application du paragraphe 6 peut aussi être rétabli par décision de l'Assemblée, 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 son désir de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;

8. 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 paragraphe 7, alinéa a), ci-dessus, à condition que cet État ait fait la preuve de son désir de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;

9. que les mesures supplémentaires suivantes soient appliquées aux États contractants 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 ou 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 contractants, 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 ressortissants ou des représentants à une candidature aux fonctions électives ;
- 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 ;

10. 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 ;

11. que le Conseil charge le Secrétaire général de suivre et de revoir au cours du prochain triennat les mesures incitatives existantes en vue du paiement des arriérés de longue date et de faire des propositions à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, s'il y a lieu, dans le but de renforcer les mesures prises pour réduire les arriérés de contribution ;

12. que le Conseil charge Secrétaire général de rendre compte au Conseil de tout droit de vote considéré comme étant suspendu et de toute suspension révoquée au titre du paragraphe 6, et d'appliquer en conséquence les mesures stipulées au paragraphe 9 ;

13. que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-26 de l'Assemblée.

A36-34 : Fonds de roulement

L'Assemblée,

1. *Note :*

- a) que conformément à la Résolution A35-28, 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) qu'au cours des dernières années, 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 la durée relativement longue (trois ans) du cycle budgétaire de l'OACI n'est pas sans conséquence sur la détermination d'un niveau prudent du Fonds de roulement et de l'autorisation d'emprunter, puisque seule l'Assemblée peut imposer des contributions aux États contractants ;
- d) que, compte tenu de l'effectif du personnel permanent de l'OACI, l'Organisation doit décaisser chaque mois un montant minimum irréductible pour couvrir les coûts de personnel. Ce montant ne peut faire l'objet de réduction à court terme par des modifications du programme des travaux, puisque le personnel permanent reste en poste et doit être payé de toute façon ;

- e) que, au mois de septembre de chaque année, les recettes cumulatives des contributions par rapport aux décaissements estimatifs ne sont déficitaires en moyenne que de 5,0 %, comparé à 17,7 % pour le triennat précédent ;
- f) que, sur la base des tendances antérieures, il y a peu de risque que le niveau du Fonds de roulement en 2007 ne soit pas suffisant pour couvrir les besoins ;
- g) que l'expérience a montré que les paiements ne sont pas effectués en début d'année lorsque les contributions sont dues et que l'OACI ne peut même pas compter sur leur paiement à la fin de l'exercice pour lequel elles sont dues, et que ce non-respect inacceptable de la part de certains États contractants des obligations financières que leur impose la Convention mène à une grave crise financière au sein de l'Organisation, crise qui risque d'avoir des effets sur l'ensemble des États contractants ;
- h) 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 ;
- i) que le Conseil a examiné le niveau du Fonds de roulement en novembre 2006 et déterminé qu'une augmentation de ce niveau, établi à 6,0 millions \$, ne s'imposait pas pour le moment ;

2. *Décide :*

- a) que le niveau du Fonds de roulement demeurera à 6,0 millions \$;
- b) que le Conseil examinera le niveau du Fonds de roulement, au plus tard en novembre 2007, 2008, 2009 et 2010, pour déterminer s'il y a lieu de l'augmenter d'urgence durant l'exercice en cours ou pour l'exercice suivant ;
- c) que, si le Conseil détermine qu'une telle augmentation est justifiée, le niveau du Fonds de roulement sera établi à un niveau maximum de 8,0 millions \$, sous réserve des augmentations résultant des avances versées par les nouveaux États devenus membres de l'Organisation après l'approbation du barème. Ces modifications du Fonds de roulement seront fondées sur le barème des contributions en vigueur pour l'exercice pour lequel l'augmentation du niveau du Fonds de roulement est approuvée ;
- d) que le Secrétaire général sera autorisé, avec l'approbation préalable du Comité des finances du Conseil, pour financer les crédits ordinaires et supplémentaires qui ne peuvent être financés par prélèvement sur le Fonds général et sur le Fonds de roulement, à emprunter à l'extérieur les sommes nécessaires pour faire face aux obligations immédiates de l'Organisation et qu'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 \$ pendant le triennat ;
- e) que le Conseil fera rapport à l'Assemblée, lors de sa prochaine session ordinaire, pour lui indiquer :
 - 1) si le niveau du Fonds de roulement est suffisant, compte tenu de l'expérience des exercices 2007, 2008 et 2009 ;

- 2) selon la situation financière du Fonds général et du Fonds de roulement, s'il est nécessaire d'imposer des contributions aux États contractants 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 Résolution A35-28 est annulée et remplacée par la présente résolution ;

3. *Demande instamment :*

- 1) que tous les États contractants 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 ;
- 2) que les États contractants qui ont des arriérés de contributions s'acquittent aussi rapidement que possible de leurs obligations envers l'Organisation, comme le demande la Résolution A36/33.

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 annule et 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

- 1) 5.2 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

- 2) 6.2 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.

A36-36 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006 et examen des rapports de vérification correspondants

L'Assemblée,

Considérant que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que le Vérificateur général du Canada, 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 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 2004 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 2005 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 2006, 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 2004 ;
5. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2005 ;
6. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2006.

A36-37 : Approbation des comptes relatifs aux activités du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrées par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006 et examen des rapports de vérification sur les états financiers de l'Organisation qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement

L'Assemblée,

Considérant que les comptes indiquant l'état des fonds alloués à l'OACI par l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement qui ont été administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices 2004, 2005 et 2006 ainsi que les rapports de vérification des états financiers de l'Organisation, qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement, que le Vérificateur général du Canada, membre du Groupe de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, a établi 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 et les a soumis à l'examen de l'Assemblée pour qu'ils soient transmis à l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement,

Considérant que le Règlement financier et les Règles de gestion financière du Programme des Nations Unies pour le développement prévoient que les organismes des Nations Unies qui sont chargés par le PNUD d'exécuter ou de réaliser des activités au titre des programmes soumettent à l'Administrateur, qui les transmet au Conseil d'administration, des états indiquant l'utilisation des allocations que l'Administrateur leur a faites et que ces états sont accompagnés d'une attestation de vérification établie par les vérificateurs externes des organismes intéressés et de leur rapport,

1. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2004, 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 états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2005, 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 états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2006, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;

4. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2004 ;

5. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2005 ;

6. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2006 ;

7. *Décide* que les états financiers de l'Organisation, qui comprennent également les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI, et les rapports de vérification seront transmis à l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement pour être soumis au Conseil d'administration du PNUD.

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.

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.

— FIN —

