

COLLOQUE SUR LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DE L'AVIATION

(Montréal, 9 – 11 avril 2001)

NOTE D'INFORMATION GÉNÉRALE

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE A32-8

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

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

En 1995, l'Assemblée a décidé de refondre dans un seul texte les résolutions de l'Assemblée sur la politique permanente et les pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement.

La présente note d'information générale en reproduit la dernière version, soit la Résolution A32-8, qui fut adoptée par l'Assemblée à sa 32^e session en 1998.

Différentes parties de cette résolution pourraient être citées lors du Colloque, notamment:

Appendice D — **Restrictions d'exploitation éventuelles des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16**

Appendice F — **Incidences environnementales de l'aviation civile dans la haute atmosphère**

Appendice H — **Redevances et taxes environnementales**

À la suite des résultats de la cinquième réunion de CAEP et d'autres développements, le Conseil envisagera d'apporter certaines révisions à la Résolution A32-8, lesquelles seront soumises à l'Assemblée lors de sa 33^e session.

A32-8: Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

L'Assemblée,

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

Considérant que par sa Résolution A31-11, 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,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, à jour telle que cette politique existe à la clôture de la 32^e session de l'Assemblée;
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 A31-11.

APPENDICE A**Politique générale**

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que «le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension [...]» et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts «d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique»,

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

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

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

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

1. *Déclare* que l'OACI a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera d'en tenir compte et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses États membres, d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement;

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

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

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

5. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures unilatérales en matière d'environnement qui nuiraient au développement de l'aviation civile internationale.

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

Considérant que le *Manuel de planification générale d'aéroport* publié par l'OACI prévoit que, lors de la planification à long terme des aéroports et notamment de l'extension des aéroports existants, les planificateurs devraient déterminer les effets que les plans qu'ils se proposent de réaliser pourraient avoir sur l'environnement de l'aéroport,

Considérant que la compatibilité entre l'aéroport et son environnement est l'un des éléments dont il faut tenir compte dans la planification coordonnée à long terme,

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

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

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

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

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation* —, qui contient des normes de certification des nouveaux moteurs d'aviation tenant compte de leurs émissions, et qu'il a informé les États de cette décision,

Considérant que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation 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 A32-14 (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 aéroports employés pour l'exploitation des avions à réaction actuels,

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

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

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

4. *Prie instamment* les États contractants d'adopter, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 1 du présent appendice.

APPENDICE C

Politiques et programmes nationaux destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que la gravité du problème du bruit des aéronefs dans certaines régions, et notamment dans de nombreux aéroports internationaux à forte densité de trafic, a entraîné des mesures telles que l'imposition d'un couvre-feu aux aéroports et qu'elle a suscité une opposition radicale à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

Considérant que l'élaboration à l'échelon national de politiques et de programmes destinés à atténuer le bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale risquerait d'entraîner des divergences considérables dans les projets,

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 énergiquement un programme portant à la fois sur la réduction du bruit des aéronefs à la source, sur la promotion de la planification de l'utilisation des terrains et sur l'élaboration de stratégies efficaces pour l'atténuation du bruit aux aéroports,

Notant le quatrième paragraphe de la Résolution A27-11 concernant la possibilité d'assouplir les restrictions d'exploitation pour les avions conformes aux spécifications du Chapitre 3 de l'Annexe 16,

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. *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;
3. *Demande* aux États contractants de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure du possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques;
4. *Charge* le Conseil de continuer à porter activement attention à la solution de ce problème des plus complexes.

APPENDICE D

Restrictions d'exploitation éventuelles des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16

L'Assemblée,

Considérant que les Chapitres 2 et 3 du Volume I de l'Annexe 16 établissent des normes de certification relatives aux niveaux de bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant que des problèmes d'environnement dus au bruit des avions continuent d'exister au voisinage de nombreux aéroports internationaux,

Considérant que certains États envisagent de ce fait de restreindre l'exploitation des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3 du Volume I de l'Annexe 16,

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

Reconnaissant que des restrictions d'exploitation frappant les avions existants augmenteraient les coûts des compagnies aériennes et leur imposeraient un lourd fardeau économique, en particulier à celles qui ne disposent pas des ressources financières nécessaires pour se rééquiper,

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 aucune nouvelle restriction à l'exploitation des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3 du 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 des restrictions à l'exploitation des avions qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2 du Volume I de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3:

- a) de formuler toute restriction éventuelle de telle 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 faire débiter la période d'introduction progressive de restrictions avant le 1^{er} avril 1995;

- c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période d'introduction progressive de restrictions, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité;
- d) de ne pas restreindre, avant la fin de la période d'introduction progressive de restrictions, l'exploitation d'avions gros-porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution élevé;
- e) d'appliquer toute restriction conformément au principe de non-discrimination établi à l'article 15 de la Convention de Chicago, de façon à accorder aux exploitants étrangers un traitement au moins aussi favorable qu'à leurs propres exploitants aux mêmes aéroports;
- f) 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 d'introduction progressive de restrictions, 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, si de nouvelles normes de certification plus strictes que celles du Chapitre 3 du Volume I de l'Annexe 16 sont introduites, de ne pas imposer de restrictions à l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3;

5. *Prie instamment* le Conseil de promouvoir et les États d'adopter une approche systémique du problème du bruit des avions, notamment des méthodes de planification de l'utilisation du sol dans le voisinage des aéroports internationaux, afin que les utilisations à des fins résidentielles, industrielles ou autres qui pourraient subir un effet préjudiciable du fait du bruit des avions soient réduites au minimum;

6. *Prie en outre* 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 fondées sur les caractéristiques de bruit et d'émissions des avions**

L'Assemblée,

Considérant que les Volumes I et II de l'Annexe 16 établissent des normes de certification relatives au bruit et aux émissions des moteurs des avions à réaction subsoniques,

Considérant que ces normes ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

Considérant que l'on établit et applique des restrictions d'exploitation locales fondées sur les caractéristiques de bruit ou d'émissions,

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

Prie instamment les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation locale basée sur les caractéristiques de bruit ou d'émissions des moteurs d'aviation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de toutes ses éventuelles incidences négatives.

APPENDICE F**Incidences environnementales de l'aviation civile dans la haute atmosphère**

L'Assemblée,

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

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

Considérant qu'on est encore en train de déterminer la mesure dans laquelle l'aviation civile contribue à ces problèmes et que l'élaboration des politiques doit être fondée sur des données aussi complètes et exactes que possible,

Considérant qu'étant donné la nature multisectorielle et mondiale de ces problèmes ainsi que les nombreuses disciplines scientifiques qui sont en cause, il est nécessaire que l'OACI coopère avec d'autres organisations internationales pour déterminer la contribution de l'aviation civile à ces problèmes,

Considérant que l'OACI est reconnue comme étant la principale organisation internationale qui a compétence pour fournir les renseignements se rapportant aux opérations de l'aviation civile à l'échelle

du monde et pour élaborer des lignes directrices sur les moyens possibles de réduire au minimum les effets indésirables de l'aviation civile internationale sur l'environnement,

Considérant que le Protocole de Kyoto adopté par la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en décembre 1997 demande aux pays développés de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans le transport aérien, en passant par l'intermédiaire de l'OACI,

Considérant que l'Appendice A à la présente résolution demande au Conseil de conserver l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes les questions aéronautiques relatives à l'environnement et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

1. *Demande* au Conseil de coopérer étroitement avec les autres organisations qui participent à la définition des problèmes environnementaux qui se posent dans la haute atmosphère;

2. *Accueille avec satisfaction* la décision du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), à la demande de l'OACI, de produire un rapport spécial sur l'aviation et l'atmosphère planétaire, en collaboration avec le Groupe d'experts d'évaluation scientifique du Protocole de Montréal et avec la participation de l'OACI;

3. *Demande* au Conseil de coopérer étroitement avec les autres organisations œuvrant à l'élaboration de politiques dans ce domaine, notamment avec la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques;

4. *Demande* au Conseil d'étudier, par l'entremise de son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), les options pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile, en tenant compte des conclusions du rapport spécial du GIEC et des impératifs du Protocole de Kyoto, et de faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée;

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

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

Redevances et taxes environnementales

L'Assemblée,

Considérant que, ces dernières années, les gouvernements reconnaissent de plus en plus qu'il est nécessaire que chaque secteur économique compense intégralement les dommages environnementaux qu'il cause, et que la question des redevances ou taxes environnementales applicables au transport aérien a été soulevée par exemple dans le contexte des mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre,

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction entre une redevance et une taxe, en ce sens que les redevances sont considérées comme des prélèvements destinés à couvrir les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, alors que les taxes sont des prélèvements destinés à procurer aux pouvoirs publics nationaux et locaux des recettes générales qui seront utilisées à des fins non aéronautiques,

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

Considérant que l'OACI a élaboré à l'intention des États des orientations de politique distinctes 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,

Accueillant avec satisfaction l'adoption par le Conseil, le 9 décembre 1996, d'un énoncé de politique de caractère transitoire sous la forme d'une résolution destinée à établir avec clarté la position de l'OACI sur les redevances et taxes liées aux émissions, résolution dans laquelle le Conseil recommande vivement que tous prélèvements de ce type soient sous la forme de redevances plutôt que de taxes,

Notant que le Conseil a reçu un rapport initial du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) sur des options possibles concernant des prélèvements (redevances ou taxes) liés aux émissions et a demandé au CAEP de se concentrer, dans ses travaux futurs à ce sujet, sur un droit de route ou un droit sur le carburant pour ce qui est des émissions mondiales, en tenant compte de la politique de l'OACI sur l'exemption réciproque de la taxation du carburant d'aviation, sur un droit d'aéroport pour ce qui est des émissions locales, et sur d'autres options faisant appel aux mécanismes du marché, telles que l'échange de droits d'émission,

1. *Demande* au Conseil:

- a) de veiller à ce que les indications sur les redevances liées au bruit qui figurent dans le Doc 9082 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants;
- b) de continuer de travailler à la question des prélèvements liés aux émissions en vue de parvenir avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée à une conclusion sur les indications à donner aux États;

2. *Prie instamment* les États:

- a) de suivre les indications actuelles du Conseil tant sur les redevances liées au bruit que sur les droits liés aux émissions;
- b) de s'abstenir de prendre des mesures unilatérales visant à instaurer des prélèvements liés aux émissions qui soient incompatibles avec les indications provisoires actuelles avant l'achèvement des travaux prévus en 1 b) ci-dessus;
- c) de tenir le Conseil informé des faits nouveaux importants dans ce domaine.