

Doc 9848



Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

Organisation de l'aviation civile internationale

PRÉFACE

On trouvera dans le présent document le texte de toutes les résolutions de l'Assemblée de l'OACI en vigueur à la fin de sa 35^e session (septembre/octobre 2004).

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

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

- une liste des résolutions ou parties de résolution déclarées ne plus être en vigueur (Appendice A) ;
- une liste des résolutions résultant des intégrations, avec indication de leur origine (Appendice B) ;

— une liste des résolutions qui ont été intégrées, avec indication de la résolution résultante (Appendice C) ;

— un index par sujet des résolutions en vigueur (Appendice D) ;

— un index des résolutions en vigueur (Appendice E).

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

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

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
I^e Partie. Questions constitutionnelles et de politique générale.....	I-1	VI^e Partie. Coopération technique.....	VI-1
La Convention relative à l'aviation civile internationale.....	I-1	VII^e Partie. Intervention illicite	VII-1
Membres de l'OACI.....	I-8	Questions générales.....	VII-1
L'Organisation et ses organes.....	I-9	Politique permanente relative à l'intervention illicite.....	VII-3
Règlement intérieur permanent de l'Assemblée.....	I-16	Autres questions relatives à l'intervention illicite.....	VII-9
Relations avec les États contractants.....	I-21	VIII^e Partie. Organisation et personnel	VIII-1
Relations avec des organisations internationales et d'autres organismes.....	I-27	Questions d'organisation.....	VIII-1
Politique générale relative à des programmes spéciaux.....	I-31	Politique générale relative au personnel.....	VIII-1
II^e Partie. Navigation aérienne.....	II-1	Recrutement et déploiement.....	VIII-1
Commission de navigation aérienne, ses organes subsidiaires, réunions techniques et participation des États.....	II-1	Nominations et avancement.....	VIII-3
Secrétariat technique.....	II-1	Sujets divers.....	VIII-3
Politique permanente et règles pratiques relevant du domaine de la navigation aérienne.....	II-1	IX^e Partie. Services linguistiques et administratifs	IX-1
Annexes, PANS et manuels.....	II-16	Services linguistiques.....	IX-1
Plans régionaux.....	II-16	Services administratifs.....	IX-3
Mise en oeuvre.....	II-16	X^e Partie. Questions financières.....	X-1
Programme des travaux dans le domaine de la navigation aérienne.....	II-17	Règlement financier.....	X-1
Programmes spéciaux.....	II-18	Contributions.....	X-4
Navigabilité et exploitation des aéronefs.....	II-22	Budgets.....	X-10
Licences du personnel et enseignement.....	II-23	Fonds de roulement.....	X-13
Enquêtes sur les accidents d'aviation.....	II-25	Arriérés de contributions.....	X-14
Unités de mesure.....	II-25	Comptes et rapports de vérification.....	X-16
Installations, services et personnel au sol.....	II-25	Sujets divers.....	X-18
Mesures techniques contre les actes d'intervention illicite.....	II-25	Appendice A	A-1
III^e Partie. Transport aérien	III-1	Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur.....	A-1
Politique permanente du transport aérien.....	III-1	Liste des résolutions ou parties de résolutions (autres que celles énumérées dans les Résolutions A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4, A33-6 et A35-4) déclarées ne plus être en vigueur après la 16 ^e session de l'Assemblée.....	A-13
IV^e Partie. Financement collectif.....	IV-1		
V^e Partie. Questions juridiques	V-1		

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Appendice B	B-1	Appendice D	D-1
Liste des résolutions résultant des intégrations, avec indication de leur origine		Index par sujet des résolutions en vigueur	
Appendice C	C-1	Appendice E	E-1
Liste des résolutions qui ont été intégrées, avec indication de la résolution résultante		Index des résolutions en vigueur	

I^e PARTIE. QUESTIONS CONSTITUTIONNELLES ET DE POLITIQUE GÉNÉRALE

LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Approuve* l'établissement par le Conseil d'un programme d'activités qui comprendra une conférence/réunion d'importance au siège de l'OACI, le 7 décembre 1994, ainsi que la distribution de publications appropriées ;

2. *Prie instamment* les États membres d'établir un point de contact national et de lancer un programme d'activités au niveau national, financé avec des ressources locales, afin de célébrer l'anniversaire comme il convient ;

3. *Prie instamment* les États membres de coopérer avec les bureaux régionaux de l'OACI à l'élaboration d'un programme d'activités pour lequel des fonds pourraient être obtenus dans chacune des régions ;

4. *Autorise* le Conseil à collaborer avec l'ONU et ses institutions spécialisées au lancement d'activités visant à mettre en lumière le rôle de l'aviation civile dans leurs travaux ;

5. *Déclare* le 7 décembre de chaque année, à compter de 1994, Journée de l'aviation civile internationale et charge le Secrétaire général d'en informer le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

Décide :

1. qu'un amendement de la Convention peut être justifié lorsque les deux cas ci-après se présentent, isolément ou simultanément :

1) l'expérience prouve que l'amendement est nécessaire ;

2) il est possible de démontrer que l'amendement est utile ou souhaitable ;

2. que, dans l'avenir immédiat, aucun programme de révision générale de la Convention ne devrait être préparé ;

3. que la Convention ne devrait être amendée qu'au moyen d'amendements spécifiques ;

4. que l'article 94 de la Convention devrait être maintenu sous sa forme actuelle ;

5. qu'aucune procédure déterminée, à incorporer aux protocoles d'amendement, ne devrait être adoptée au cours de la présente session de l'Assemblée ;

6. que les dispositions de la présente résolution ne préjugent pas la responsabilité incombant au Conseil d'examiner, conformément à la présente résolution, tous les amendements spécifiques découlant de résolutions antérieures de l'Assemblée, ou proposés par un État contractant ou par un organe de l'OACI, y compris les amendements (autres que ceux relatifs à l'article 94) soumis au Conseil avant la 4^e session de l'Assemblée en application de la Résolution A2-5 de l'Assemblée, et de présenter à l'Assemblée des propositions à ce sujet ;

7. que le Conseil ne devrait pas prendre l'initiative de proposer à l'Assemblée un amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale, à moins qu'il n'estime qu'un tel amendement présente un caractère urgent ;

8. que tout État contractant qui désire proposer un amendement à la Convention devrait soumettre par écrit sa proposition au Conseil, six mois au moins avant la date d'ouverture de la session de l'Assemblée au cours de laquelle l'amendement sera présenté. Le Conseil étudiera cette proposition et la transmettra aux États contractants accompagnée de ses observations ou recommandations, au moins trois mois avant la date d'ouverture de ladite session de l'Assemblée.

A1-3 : Nouvel article 93 bis

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

A8-4 : Amendement de l'article 45

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

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

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

A18-2 : Amendement de l'article 56

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

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

A23-2 : Nouvel article 83 bis

A25-1 : Nouvel article 3 bis

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'accepter le Protocole de Buenos Aires dès que possible ;

2. *Décide* que le texte de la Convention dans les langues française et espagnole joint au Protocole de Buenos Aires sera utilisé dorénavant par l'Organisation ;

3. *Recommande* aux États contractants de n'utiliser dans leurs communications en langue française ou espagnole, aux fins de référence dans leurs relations avec l'Organisation ou avec d'autres États contractants, que le texte de la Convention dans ces langues joint au Protocole de Buenos Aires ;

4. *Abroge* la Résolution A3-2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Fait à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Les textes de la présente Convention rédigés dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe font également foi. Ces textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes

seront transmises par ce gouvernement aux gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.) » ;

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

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

a) Le Protocole sera signé par le Président de l'Assemblée et son Secrétaire général.

b) Le Protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui aura ratifié ladite *Convention relative à l'aviation civile internationale* ou y aura adhéré.

c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

d) Le Protocole entrera en vigueur à l'égard des États qui l'auront ratifié à la date à laquelle le 124^e instrument de ratification aura été déposé.

e) Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États contractants de la date de dépôt de chaque ratification du Protocole.

f) Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États parties à ladite Convention de la date à laquelle le Protocole entrera en vigueur.

g) À l'égard de tout État contractant qui ratifiera le Protocole après ladite date, le Protocole entrera en vigueur à la date du dépôt de son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Article 83 *bis*

Transfert de certaines fonctions et obligations

- a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.
- b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet

ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.

- c) Les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77. » ;

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Ayant pris acte que l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

Ayant pris acte qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

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

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

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

- reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire,
- s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État, et
- conviennent de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention,

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

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

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

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

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

« Article 3 bis

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

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

4. *Décide* que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira en langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un

Protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

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

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

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

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

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

Charge le Secrétaire général de porter cette résolution à l'attention de tous les États contractants.

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

L'Assemblée,

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

Considérant que ses Résolutions A25-2 et A26-2, et les Résolutions du Conseil du 14 juillet et du 7 décembre 1988,

lançaient un appel à tous les États qui ne l'avaient pas encore fait pour qu'ils ratifient dès que possible le Protocole insérant le nouvel article 3 bis dans la Convention,

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Demande* aux États contractants :

- a) de coopérer dans toute la mesure possible à la réduction de la nécessité de l'interception des aéronefs civils ;
- b) de coopérer dans toute la mesure possible à l'amélioration de la coordination des systèmes de communication civils et militaires et des services du contrôle de la circulation

aérienne de manière à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale durant l'identification et l'interception des aéronefs civils ;

- c) de s'efforcer autant que possible d'harmoniser les procédures d'interception des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État ;
- d) de s'efforcer autant que possible d'assurer l'observation de procédures uniformes de navigation et d'exécution des vols par les équipages de conduite des aéronefs civils ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les travaux entrepris par les organes compétents, notamment la Commission de navigation aérienne et le Comité juridique, soient poursuivis.

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

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

1. qu'aucune des dispositions de l'alinéa b) de l'article 30 de la Convention de Chicago ne doit être interprétée comme empêchant l'utilisation par des personnes ne détenant pas une licence des appareils émetteurs installés à bord d'un aéronef, lorsque cette utilisation concerne des communications air-sol sans rapport avec la sécurité ;

2. que tous les États membres doivent faire en sorte qu'une telle utilisation de ces appareils ne soit pas interdite dans leur espace aérien ;

3. qu'une telle utilisation de ces appareils doit être soumise aux conditions établies en annexe à la présente résolution.

ANNEXE

Toutes les fois qu'un État membre est l'État d'immatriculation (ou l'État de l'exploitant, en vertu de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale, lorsqu'il entrera en vigueur

et sera appliqué à un cas particulier) d'un aéronef, l'appareil émetteur installé à bord de l'aéronef peut, lorsque celui-ci se trouve à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un autre État membre, être utilisé pour des transmissions radio air-sol sans rapport avec la sécurité, sous réserve des conditions suivantes :

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

MEMBRES DE L'OACI

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

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

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

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

« Article 93 bis

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

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

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

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

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

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

Considérant qu'un accord en vue d'établir certains rapports entre cette Organisation et l'Organisation des Nations Unies a été approuvé par la présente Assemblée et que cet accord stipule que

toute demande d'adhésion provenant d'États autres que ceux mentionnés à l'article 92, alinéa a), de la Convention doit être immédiatement transmise par cette Organisation à l'Organisation des Nations Unies,

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

En conséquence l'Assemblée décide :

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

3. *Décide* que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale devra établir en langues française,

anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un Protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

A4-1 : Obligations des États membres du Conseil

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

1. que tout État contractant qui fera connaître, conformément à la Règle 45* du Règlement intérieur de la présente Assemblée, son désir de poser sa candidature au Conseil sera réputé avoir ainsi exprimé l'intention, au cas où il serait élu, de nommer et d'entretenir au siège de l'Organisation une représentation qui se consacrera exclusivement à sa tâche, afin de contribuer à assurer la participation des États membres du Conseil au travail de l'Organisation ;

2. que le Conseil présentera à chaque session de l'Assemblée un rapport sur les cas où un État membre du Conseil ne s'est pas acquitté depuis la session précédente des obligations qui lui incombent en vertu des dispositions du paragraphe précédent.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Le Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Il sera soumis à la ratification de tout État contractant qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du quatre-vingtième instrument de ratification à l'égard des États qui l'auront ratifié.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.

* Maintenant Règle 55.

- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États parties à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur.
- g) Le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

A22-4 : Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux

L'Assemblée,

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

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

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

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

Considérant qu'après avoir réexaminé les Résolutions A2-8 (partie des paragraphes 3 et 4 du dispositif), A4-4 et A10-9, elle a décidé, comme suite à la Résolution A15-2, de les intégrer et ensuite de les annuler,

1. *Décide* de charger le Conseil de s'efforcer, chaque fois qu'il sera appelé à nommer de nouveaux membres de la Commission de navigation aérienne, d'obtenir de tous les États contractants des candidatures parmi lesquelles les quinze membres de la Commission pourront être choisis ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants, en particulier ceux qui ne sont pas représentés au Conseil, de faire de nouveaux efforts pour proposer des candidats aux sièges de la Commission ;

3. *Recommande* que le Conseil ne nomme pas plus d'une des personnes proposées par un seul et même État contractant et qu'il tienne pleinement compte du fait qu'il est souhaitable que toutes les régions du globe soient représentées ;

4. *Recommande* que le Conseil prenne des mesures afin d'assurer et d'encourager la participation la plus complète possible de tous les États contractants aux travaux de la Commission ;

5. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A16-14.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

a) Le Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.

b) Il sera soumis à la ratification de tout État contractant qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré.

c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

d) Le Protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du 108^e instrument de ratification à l'égard des États qui l'auront ratifié.

e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.

f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États parties à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur.

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

A7-5 : Constitution révisée du Comité juridique

L'Assemblée décide :

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

Comité juridique — Constitution

«1. Le Comité juridique (appelé ci-après «le Comité») est un comité permanent de l'Organisation constitué par l'Assemblée, il est responsable devant le Conseil, sous réserve des exceptions spécifiées ci-après.

2. Les attributions du Comité sont les suivantes :

- a) donner au Conseil, sur la demande de ce dernier, des avis sur les questions concernant l'interprétation et l'amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;
- b) étudier les autres questions de droit aérien international public qui peuvent lui être renvoyées par le Conseil ou l'Assemblée, et présenter des recommandations sur ces questions ;
- c) sur les instructions de l'Assemblée ou du Conseil, ou de sa propre initiative mais sous réserve de l'approbation préalable du Conseil, étudier les problèmes de droit aérien privé intéressant l'aviation civile internationale, rédiger des projets de conventions de droit aérien international et présenter des rapports et recommandations à ce sujet ;
- d) présenter au Conseil des recommandations en ce qui concerne la représentation d'États non contractants et d'organisations internationales aux sessions du Comité, la coordination des travaux du Comité et de ceux des autres organes délibérants de l'Organisation et du Secrétariat, ainsi que les autres questions de nature à contribuer à l'efficacité des travaux de l'Organisation.

3. Le Comité est composé d'experts juridiques désignés par les États contractants comme leurs représentants ; tous les États contractants peuvent s'y faire représenter.

4. Chaque État contractant représenté aux séances du Comité a droit à une voix.

5. Le Comité fixe, sous réserve de l'approbation du Conseil, le programme général de ses travaux et l'ordre du jour provisoire de chacune de ses sessions, étant entendu que le Comité peut, au cours d'une session, modifier l'ordre du jour provisoire de manière à améliorer la conduite de ses travaux, conformément aux dispositions de la présente constitution. Les sessions du Comité se tiennent aux lieux et dates fixés ou approuvés par le Conseil.

6. Le Comité adopte son règlement intérieur. Tout article de ce règlement qui intéresse les rapports du Comité avec d'autres organes de l'Organisation, des États ou d'autres organisations, ainsi que tout amendement à un tel article, est soumis à l'approbation du Conseil.

7. Le Comité élit son bureau.

8. Le Comité peut instituer des sous-comités qui peuvent se réunir soit en même temps que le Comité, soit, sous réserve de l'approbation du Conseil, aux lieux et dates jugés souhaitables par le Comité. »

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. à l'article 48, alinéa a), remplacer les mots « chaque année » par les mots « au moins une fois tous les trois ans » ;

2. à l'article 49, alinéa e), remplacer « un budget annuel » par « les budgets annuels » ;

3. à l'article 61, remplacer les mots « soumet chaque année à l'Assemblée un budget, des états de comptes et des prévisions de

recettes et de dépenses » par les mots « soumet à l'Assemblée des budgets annuels ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuels » ; remplacer les mots « vote le budget » par les mots « vote les budgets » ;

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

Décide en outre :

1. que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale rédigera, dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un Protocole portant les amendements précités ;

2. que ledit Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée ;

3. que ledit Protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré ;

4. que des copies certifiées conformes dudit Protocole seront transmises à tous les États qui sont parties à ladite Convention ou qui l'ont signée ;

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

6. que ledit Protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, à la date de dépôt du quarante-deuxième instrument de ratification ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Règlement intérieur permanent de l'Assemblée

— Résolutions A6-12, A12-4 et A14-1

— Décisions prises par l'Assemblée lors de ses 12^e, 16^e, 18^e, 21^e, 22^e et 25^e sessions (voir rapports du Comité exécutif de chacune de ces sessions)

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

Décide que la cadence triennale pour les sessions ordinaires de l'Assemblée devrait être considérée comme constituant la pratique

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

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

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

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

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

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

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

En conséquence, la première Assemblée décide :

1. que, en attendant que l'Organisation ait examiné à nouveau les méthodes à suivre pour ce qui est des désaccords internationaux dans le domaine de l'aviation civile internationale et qu'elle se soit définitivement prononcée sur cette question, le Conseil soit autorisé à agir en tant qu'organisme d'arbitrage dans tous les différends s'élevant entre les États contractants au sujet de questions d'aviation civile internationale qui lui sont soumises, sur demande expresse de toutes les parties à ces différends ;

2. que dans ces cas, le Conseil soit autorisé à produire un rapport consultatif ou une décision obligatoire pour les parties, si

ces dernières décident expressément de s'engager par avance à accepter comme obligatoire la décision du Conseil ;

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

Décide en outre :

1. que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale rédigera, dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un Protocole portant l'amendement précité ;

2. que ledit Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée ;

3. que ledit Protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré ;

4. que des copies certifiées conformes dudit Protocole seront transmises à tous les États qui sont parties à ladite Convention ou qui l'ont signée ;

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

6. que ledit Protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, à la date de dépôt du quarante-deuxième instrument de ratification ;

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

A31-2 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI, depuis plus de 50 ans, remplit ses fonctions avec efficacité et efficience conformément à la deuxième Partie de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago),

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

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

Considérant qu'il est nécessaire que l'Organisation réponde efficacement à ces défis, à une époque où la communauté aéronautique connaît des difficultés financières,

1. *Exprime sa satisfaction* au Conseil et au Secrétaire général pour les progrès réalisés dans l'élaboration d'un plan d'action stratégique pour l'Organisation ;

2. *Entérine* les décisions déjà prises par le Conseil en vue de poursuivre l'élaboration du Plan d'action stratégique et d'établir un mécanisme de surveillance qui comprenne une évaluation annuelle des progrès réalisés ;

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

a) d'intensifier l'élaboration continue du Plan d'action stratégique, couplée à un processus de planification systématique qui améliore l'efficacité, la transparence et l'imputabilité et qui commande l'évolution du Budget-Programme ;

b) de mettre le Plan d'action stratégique à la disposition des États contractants et d'en présenter à chaque session ordinaire de l'Assemblée la version courante ainsi qu'un état des progrès réalisés dans la mise en œuvre au cours du triennat concerné ;

4. *Charge* le Conseil :

a) de rationaliser les méthodes de travail de l'Assemblée en vue d'en accroître la transparence et l'efficacité et de réduire la durée des sessions, dès la prochaine session ordinaire ;

b) d'entreprendre une étude approfondie des processus décisionnels ainsi que des méthodes de travail du Conseil et de ses organes auxiliaires en vue de les rationaliser, de favoriser la délégation de pouvoirs et d'améliorer le rapport coût-efficacité de l'Organisation ;

c) d'assurer l'efficacité du mécanisme de surveillance, au moyen d'une procédure indépendante de comptes rendus au Conseil, en vue de veiller à l'efficacité, à la transparence et à l'imputabilité des programmes ;

5. *Invite* le Secrétaire général, dans son domaine de compétence, à continuer de prendre des initiatives en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation en procédant à des réformes sur les plans des méthodes, de la gestion et de l'administration, et à en rendre compte au Conseil ;

6. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général, dans la mise en application des paragraphes 3 à 5, à tenir dûment compte de la liste non exhaustive de considérations qui figure en **Appendice** ;

7. *Invite* le Conseil à informer les États des progrès réalisés dans la mise en application des paragraphes 3 à 5 de la présente résolution au plus tard le 1^{er} mai 1997 et à présenter à ce sujet un rapport complet à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

APPENDICE

Liste des considérations devant guider l'amélioration de l'efficacité de l'OACI

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

a) établir un lien direct et transparent entre le Plan d'action stratégique et le Budget-Programme ;

b) établir des procédures d'élaboration du Budget-Programme qui mettent l'accent sur l'affectation des ressources à un niveau stratégique plutôt que sur le détail administratif (processus « descendant » plutôt qu'« ascendant ») ;

c) élaborer des procédures d'établissement des objectifs, des résultats escomptés, des priorités et des cibles, jumelées à des indicateurs de performance ;

d) élaborer, dans le cadre du Plan d'action stratégique, des plans plus spécifiques pour les organes auxiliaires compétents (par exemple, en adaptant le Programme des travaux techniques dans le domaine de la navigation aérienne) et pour les divers services du Secrétariat ;

e) effectuer des examens des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'action stratégique ; ces examens seront faits sur une base permanente au sein du Secrétariat, et périodiquement par le Conseil et les organes auxiliaires ;

f) actualiser et faire glisser le Plan d'action stratégique proprement dit au moins une fois par triennat.

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

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

Note.— Lorsqu'il est nécessaire de modifier le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600/5), les États doivent être avisés assez longtemps avant la session ordinaire suivante de l'Assemblée pour que les modifications puissent être adoptées dès le début de la session, avec effet immédiat.

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

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

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

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

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

de faire ses observations sur les rapports indépendants, mais non de modifier ces rapports.

Autres mesures visant à améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation [paragraphe 5 de la Résolution]

- a) mettre en œuvre des procédures permettant d'élaborer et de modifier dans de meilleurs délais les instruments de droit aérien, les normes et pratiques recommandées de l'OACI et les Plans régionaux de navigation aérienne ;
- b) encourager plus vigoureusement la ratification nationale des instruments de droit aérien et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans la plus grande mesure possible à l'échelle mondiale ;
- c) améliorer et accélérer les communications avec les États contractants, en particulier en ce qui concerne les normes et pratiques recommandées, en ayant notamment plus largement recours à la transmission électronique ;
- d) renforcer le degré d'autonomie du processus de planification régionale ainsi que le pouvoir connexe et les ressources accordés aux bureaux régionaux de l'OACI, tout en assurant la coordination voulue au niveau mondial ;
- e) examiner la relation entre l'OACI et d'autres organismes (secteur aéronautique et organismes pertinents d'autres secteurs, à l'échelle mondiale et régionale) en vue de délimiter leurs domaines de compétence respectifs, d'éliminer le chevauchement et d'établir des programmes conjoints lorsque cela convient ;
- f) assurer une participation adéquate de toutes les parties intéressées de la communauté aéronautique, notamment les fournisseurs de services et l'industrie, aux activités de l'OACI ;
- g) rationaliser la programmation et la documentation des réunions de l'OACI en général, et en réduire la durée ;
- h) déterminer s'il est utile et possible, au besoin, de faire appel à des experts de l'extérieur au sujet des divers points qui précèdent.

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

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI, depuis plus de 50 ans, remplit ses fonctions avec efficacité et efficience, conformément à la deuxième Partie de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago),

Considérant que les objectifs fondamentaux de l'Organisation, énoncés à l'article 44 de la Convention de Chicago, et les

fonctions du Conseil, énoncées dans la Convention, notamment aux articles 54 et 55, conservent leur importance primordiale,

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

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

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

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

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

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

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

4. *Charge* le Conseil :

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

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

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

6. *Invite* le Secrétaire général :

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

procéder en tenant compte des nouvelles technologies et des nouvelles approches aux problèmes des diverses régions ;

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

A11-16 : Préparation et conduite des réunions

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

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

2. à demander aux États contractants leur concours dans ce domaine.

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

L'Assemblée,

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

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

Déclare que la présente résolution annule et remplace la Résolution A21-4.

Emblème officiel



Sceau officiel



**RELATIONS AVEC LES
ÉTATS CONTRACTANTS**

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

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

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

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

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

1. que les États contractants fournissent des renseignements complets sur les mesures prises par eux jusqu'à ce jour pour assurer des facilités de liaison avec l'Organisation ;

2. que les États contractants désignent au sein de leurs administrations nationales respectives un ou plusieurs fonctionnaires qui seront tout spécialement chargés d'établir, le cas échéant, et de coordonner les facilités de liaison avec l'Organisation ;

3. que les États contractants fournissent à l'Organisation, à des intervalles qui seront fixés par le Conseil, des rapports sur l'état d'avancement de la mise en application des Standards, Pratiques et Procédures adoptés par l'Organisation, ou sur les raisons pour lesquelles cette mise en application n'a pas eu lieu ;

4. que les États contractants fournissent à l'Organisation, dans un délai raisonnable, les renseignements, documents et publications requis par l'Organisation conformément à la Convention ;

5. que les États contractants, après entente avec l'Organisation, détachent des employés de leurs administrations nationales auprès du siège central ou des bureaux régionaux de l'Organisation pour que ces employés subissent un entraînement et se familiarisent avec les activités de l'Organisation.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

1. *Approuve* comme texte définitif de l'Annexe relative à l'OACI le texte recommandé par la 2^e Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, qui figure en Annexe III à ladite Convention générale ;

2. *Accepte* les « clauses standard » de ladite Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées, modifiées par ladite Annexe ;

3. *S'engage* à observer les Sections 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 et 45 et la Section 2(iii) de ladite Annexe ;

4. *Charge* le Secrétaire général :

a) de transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le texte de l'Annexe approuvé conformément au paragraphe 1 ci-dessus ;

b) de notifier au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies :

— que l'Organisation accepte les « clauses standard » modifiées par l'Annexe ;

— que l'Organisation s'engage à observer les Sections 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 et 45 et la Section 2(iii) de l'Annexe ;

5. *Charge* le Secrétaire général de communiquer, en exécution de la Section 42 des « clauses standard », le texte de la Convention générale et de l'Annexe relative à l'OACI aux États contractants qui ne sont pas membres de l'Organisation des Nations Unies, et d'inviter ces États à accepter ce qui concerne l'OACI, en déposant un instrument d'acceptation de cette Convention, soit auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, soit auprès du Secrétaire général de l'OACI.

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

L'Assemblée,

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

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

Considérant que la 2^e Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies a recommandé aux États membres de l'Organisation des Nations Unies, qu'en attendant leur acceptation officielle de la Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées, y compris les Annexes relatives à chaque institution, ils accordent immédiatement dans toute la mesure du possible la jouissance des privilèges et immunités prévus par ladite Convention générale et ses Annexes aux institutions spécialisées ou aux

personnes qui y auraient droit en raison de leurs rapports avec ces institutions, « étant entendu que les institutions spécialisées peuvent prendre toutes mesures parallèles qui seraient nécessaires à l'égard de ceux de leurs membres qui ne sont pas membres de l'Organisation des Nations Unies »,

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

1. *Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de prendre les mesures nécessaires pour devenir parties à la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures qui sont en leur pouvoir, en vue d'appliquer les principes de ladite Convention ;

3. *Demande* au Secrétaire général de porter la présente résolution à l'attention de tous les États contractants ;

4. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session ordinaire, de la mise en application de la présente résolution.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Décide* que l'OACI devrait formellement confirmer la *Convention de Vienne sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales* (1986) ;

2. *Autorise* le Président du Conseil à signer un acte de confirmation formelle de ladite Convention en vue de son dépôt au nom de l'OACI ;

3. *Invite instamment* les États qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la Convention pour qu'elle entre en vigueur dès que possible.

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

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

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

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

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

En conséquence, l'Assemblée décide:

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Charge* le Conseil de donner pour instructions au Secrétaire général de procéder à une enquête pour établir les faits pertinents et de faire rapport au Conseil aussitôt que possible;

2. *Invite* toutes les parties intéressées à coopérer sans réserve à l'enquête.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Condamne énergiquement* Israël pour avoir violé la souveraineté du Liban ainsi que pour le détournement et la capture d'un aéronef civil libanais, et pour la violation de la Convention de Chicago;

2. *Lance un appel urgent* à Israël de s'abstenir de commettre tout acte d'intervention illicite contre le transport aérien civil international, et les aéroports et autres installations et services utilisés par celui-ci;

3. *Avertit solennellement* Israël que s'il continue de commettre de tels actes l'Assemblée prendra d'autres mesures contre Israël pour protéger l'aviation civile internationale.

A24-5 : Session extraordinaire du Conseil

L'Assemblée,

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

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

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

A21-7 : L'aéroport de Jérusalem

L'Assemblée,

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

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

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

A23-5 : L'aéroport de Jérusalem

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Réaffirme* sa Résolution A21-7 (1974) et la décision prise par le Conseil à sa 86^e session, le 17 décembre 1975 ;

2. *Considère* nulle et non avenue la modification du statut de Jérusalem et de son caractère sur les plans géographique, démographique et historique ;

3. *Déplore profondément* l'action d'Israël qui a annexé officiellement Jérusalem, y compris son aéroport ;

4. *Prie instamment* Israël d'abroger ces mesures et de respecter les résolutions de l'Assemblée de l'OACI ;

5. *Charge* le Conseil de prendre les mesures nécessaires pour faire appliquer la Résolution A21-7 de l'Assemblée et la décision prise par le Conseil à sa 86^e session, le 17 décembre 1975.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

1. *Condamne* le sabotage criminel perpétré contre l'aéronef cubain CU-T 1201, entraînant la mort de 73 personnes ;

2. *Invite instamment* les États qui sont en mesure de le faire, à poursuivre et à punir avec la plus grande sévérité les criminels qui ont commis cet acte, de façon que la sanction corresponde à l'ampleur du crime et constitue une mesure de dissuasion pour l'avenir ;

3. *Exprime* sa très profonde sympathie et ses condoléances aux familles des victimes de cette tragique catastrophe et de toutes les autres catastrophes provoquées par des actes criminels dirigés contre l'aviation civile.

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

L'Assemblée,

Rappelant que la Convention relative à l'aviation civile internationale est fondée sur la conviction que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale, et qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

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

Notant la condamnation par le Conseil de sécurité des Nations Unies de l'invasion du Koweït, ainsi que la Résolution 662 du Conseil de sécurité qui a décidé que l'annexion du Koweït par l'Iraq n'a aucun fondement juridique et est nulle et non avenue et qui a demandé à tous les États, organisations internationales et institutions spécialisées de ne pas reconnaître cette annexion et de s'abstenir de toute mesure et de tout contact qui pourraient être interprétés comme une reconnaissance implicite de l'annexion,

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

Notant en outre la Résolution 670 du Conseil de sécurité qui a affirmé que les institutions spécialisées sont tenues de prendre les

mesures qui peuvent être nécessaires pour donner effet aux dispositions de la Résolution 661,

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

1. *Condamne* la violation de la souveraineté de l'espace aérien du Koweït et le pillage de l'aéroport international de Koweït par les forces armées iraqiennes, y compris la saisie et le transfert en Iraq de 15 aéronefs de Kuwait Airways et leur prétendue immatriculation par l'Iraq ;

2. *Engage* l'Iraq à faciliter la prompte récupération par leurs propriétaires des aéronefs immatriculés à l'étranger qui sont bloqués à l'aéroport international de Koweït ;

3. *Déclare* que l'immatriculation unilatérale des aéronefs de Kuwait Airways en tant qu'aéronefs iraqiens est nulle et non avenue et demande au Gouvernement iraquien de retourner les aéronefs koweïtiens au Gouvernement légitime du Koweït ;

4. *Demande* à tous les États sur le territoire desquels est trouvé l'un quelconque de ces aéronefs de le remettre au Gouvernement légitime du Koweït ;

5. *Demande* à tous les États de ne fournir à l'Iraq, à ses sociétés ou à ses nationaux, directement ou indirectement, ni pièces de rechange, ni matériel, ni fournitures ou services permettant à l'Iraq de faire usage des aéronefs ;

6. *Demande* au Conseil de suivre la question avec les États contractants en ce qui concerne les mesures à prendre pour l'application de la présente résolution de façon que cette question puisse être gardée à l'examen de façon constante.

A32-6 : Sécurité de la navigation

L'Assemblée,

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

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

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

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

1. *Invite instamment* tous les États contractants à réaffirmer que la sécurité du trafic aérien est d'une importance primordiale pour le bon développement de l'aviation civile internationale ;

2. *Invite instamment* tous les États contractants à se conformer strictement aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de ses Annexes et des procédures connexes afin de prévenir la répétition de ces activités potentiellement dangereuses ;

3. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

1. *Condamne fermement* les actes de terrorisme perpétrés à bord des avions de passagers russes, qui ont entraîné de nombreuses pertes de vie ;

2. *Exprime* sa très profonde sympathie et ses condoléances aux familles de ceux qui ont trouvé la mort du fait de ces actes de terrorisme ;

3. *Demande instamment* aux États contractants de coopérer activement afin de rendre justiciables et de punir sévèrement les personnes coupables d'aider, de soutenir ou d'abriter les auteurs de ces attaques, ainsi que les organisateurs et les commanditaires de ces attaques ;

4. *Invite* les États contractants à étudier les moyens de renforcer la prévention d'attaques terroristes par explosifs, notamment en améliorant la coopération et l'échange de renseignements à l'échelle internationale, afin de mettre au point des moyens techniques de détection d'explosifs, en se concentrant plus particulièrement sur la détection d'engins explosifs dissimulés sur les personnes.

A35-9 : 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

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

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

RELATIONS AVEC DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET D'AUTRES ORGANISMES

A1-10 : Relations avec les organisations internationales publiques

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

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

En conséquence, l'Assemblée décide :

1. *d'autoriser* le Conseil à conclure les ententes appropriées avec les organisations internationales publiques dont les activités sont liées à celles de l'aviation civile internationale, particulièrement en ce qui concerne la collaboration technique, l'échange de renseignements et de documents, la présence à des séances, et toutes autres questions susceptibles de conduire à une collaboration efficace, à condition que ces accords puissent être mis en application sans augmentation du budget adopté pour l'année en question ;

2. *de suggérer* que ces ententes soient, de préférence, conclues sous forme d'ententes pratiques de caractère non officiel

plutôt que sous forme d'accords officiels, et cela, toutes les fois que ce sera possible ;

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

A1-11 : Relations avec les organisations internationales privées

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

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

En conséquence, l'Assemblée :

A. *Décide :*

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

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

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

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

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

4. que cette participation aux travaux de l'Organisation doit nécessairement se faire sans droit de vote,

à condition que ces ententes puissent être mises en application sans augmentation du budget adopté pour l'année en question ;

B. *Suggère* que ces ententes soient de préférence conclues sous forme d'ententes pratiques de caractère non officiel plutôt

que sous forme d'ententes officielles, et cela, toutes les fois que ce sera possible ;

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

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

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

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

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

- a) d'autoriser le Président du Conseil à prendre des dispositions supplémentaires avec le Secrétaire général de l'ONU en vue de la mise en application de l'Accord conformément à l'Article XIX de ce dernier document, dans la mesure où elles s'avéreront utiles à la lumière de l'expérience acquise par les deux organisations ;
- b) d'autoriser le Président du Conseil à entamer des négociations avec l'ONU en vue de prendre toutes nouvelles dispositions appropriées entre l'OACI et l'ONU en ce qui concerne les questions aériennes relevant de la compétence de l'OACI, comme il est prévu à l'Article XX. Ces dispositions, toutefois, devront être soumises, en dernier ressort, à l'approbation de l'Assemblée ;
- c) d'autoriser le Président du Conseil à signer avec le représentant qualifié de l'ONU un protocole tendant à mettre en vigueur l'Accord définissant les liens entre l'OACI et l'ONU ;
- d) d'autoriser le Conseil à entamer des négociations avec l'ONU en vue de réviser cet Accord, comme prévu à l'Article XXI. Le résultat de cette révision devra être soumis en dernier ressort à l'approbation de l'Assemblée.

A2-24 : Relations avec les Nations Unies

L'Assemblée,

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

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

1. *Approuve* les mesures prises par le Conseil, comme suite aux recommandations des Nations Unies, dont il est rendu compte, ainsi que le point de vue du Conseil au sujet de la possibilité actuelle d'une fusion du budget de l'OACI avec le budget des Nations Unies ;

2. *Approuve* la façon dont il a été donné suite jusqu'ici à l'Accord entre l'OACI et les Nations Unies ;

3. *Charge* le Conseil de continuer à entretenir avec les Nations Unies des relations d'étroite coopération en vue d'atteindre les objectifs définis dans l'Accord conclu avec cette organisation.

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

L'Assemblée,

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

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

1. *Approuve* l'avenant à l'Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale, en date du 13 mai 1947, ledit avenant portant sur l'utilisation des laissez-passer des Nations Unies par les fonctionnaires de l'OACI ;

2. *Autorise* le Président du Conseil, après approbation dudit avenant par l'Assemblée générale des Nations Unies, à signer, avec le fonctionnaire autorisé des Nations Unies, un protocole pour la mise en vigueur de cet avenant.

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

L'Assemblée,

Agissant conformément aux dispositions de l'article 64 de la Convention relative à l'aviation civile internationale portant

le titre « Arrangements en matière de sécurité », ainsi qu'aux dispositions du paragraphe i) de l'article 49 qui s'y rapportent,

Rappelant :

a) qu'aux termes de l'Article VII de l'Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation de l'aviation civile internationale convient de coopérer avec le Conseil économique et social pour fournir au Conseil de sécurité telles informations et telle assistance que celui-ci pourrait demander, y compris l'assistance destinée à permettre l'exécution des décisions du Conseil de sécurité pour le maintien et le rétablissement de la paix et de la sécurité internationales,

b) que l'Article XX de l'Accord entre les Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale envisage la possibilité de conclure, entre les Nations Unies et l'OACI, de nouveaux arrangements au sujet des questions aériennes de son ressort intéressant directement la sécurité universelle, ainsi qu'il est prévu dans la Convention relative à l'aviation civile internationale,

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

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

Déclare :

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

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

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

1. *Exprime* sa vive satisfaction de la contribution qu'a apportée l'Organisation des Nations Unies à la paix et au bien-être du monde ;

2. *Affirme* à nouveau le désir de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'apporter à l'Organisation des Nations Unies son entière collaboration dans l'esprit de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de la Charte des Nations Unies et conformément aux termes de l'Accord fixant les relations entre les deux institutions.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Décide* :

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

2. *Charge* le Conseil :

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

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

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

A22-7 : Statut du Corps commun d'inspection

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

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

A21-12 : Commission de la fonction publique internationale

L'Assemblée,

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

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

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

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

A29-11 : Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne**A35-5 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement****A35-9, Appendice H : Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation****Décision A21 : Résolutions des Nations Unies sur l'invitation des mouvements de libération aux réunions des institutions spécialisées**

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

A32-13 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques**A22-6 : Participation de l'Organisation de libération de la Palestine (OLP) aux travaux de l'OACI en qualité d'observateur**

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

POLITIQUE GÉNÉRALE RELATIVE À DES PROGRAMMES SPÉCIAUX**A29-11 : Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne**

L'Assemblée,

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

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a reconnu que les institutions spécialisées peuvent remplir diverses

fonctions utiles en ce qui concerne les activités spatiales et que leur intérêt devrait être accueilli favorablement et encouragé,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A35-5 : 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 A33-7, 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 A33-7 se compose d'un texte d'introduction et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il faut ajouter de nouveaux objectifs dans le domaine de l'environnement (Appendice A),

Considérant qu'il faut prendre en compte de nouveaux éléments d'orientation concernant le bruit des aéronefs, notamment sur l'« approche équilibrée » de la gestion du bruit (Appendice C) et sur la planification et la gestion de l'utilisation des terrains (Appendice F), ainsi que les autres faits nouveaux survenus dans ce domaine depuis la 33^e session de l'Assemblée,

Considérant qu'il convient de tenir compte aussi des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 33^e session de l'Assemblée dans le domaine des émissions des moteurs d'aviation, notamment des nouveaux éléments indicatifs de l'OACI sur les mesures opérationnelles et des nouvelles études relatives aux mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les gaz à effet de serre produits par l'aviation (Appendices H et I),

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que politique existe à la clôture de la 35^e session de l'Assemblée :

- Appendice A — Généralités
- Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement
- Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs
- Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16
- Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit
- Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains
- Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique
- Appendice H — Incidences environnementales de l'aviation civile dans l'atmosphère
- Appendice I — Mesures fondées sur le marché concernant les émissions des moteurs d'aviation

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

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-7.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

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

Considérant qu'un grand nombre des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures intégrées tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures d'exploitation propres à

atténuer le bruit et d'une organisation appropriée de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

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

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

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

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. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'OACI s'efforcera :

- 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 à l'échelon local ;
- 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 prenne un rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile liées à l'environnement et *demande* au Conseil de conserver 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. *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 de créer des outils à cette fin ;

4. *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 ;

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

6. *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 ;

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

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

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

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

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

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

Considérant que, même si on ne la comprend pas entièrement, l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement 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, suite à la récente diminution du trafic et à la réduction consécutive du nombre de vols, qui ont momentanément réduit la pression des préoccupations environnementales, l'aviation devrait retrouver sa courbe de croissance habituelle en 2005 et au-delà,

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

Considérant que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour qu'il contribue à l'élaboration de nouvelles normes, pratiques recommandées et procédures et/ou de nouveaux éléments indicatifs sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation,

Notant la Résolution 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 aéroports 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, ainsi que la récente proposition relative à de nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions d'oxydes d'azote, qui sont destinées à être mises en application le 1^{er} janvier 2008 ;

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

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

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

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

APPENDICE C

Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a pour objectif de promouvoir le plus haut degré possible d'uniformité dans l'aviation civile internationale, notamment des règlements environnementaux,

Considérant que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux visant à atténuer le bruit des aéronefs pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique,

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

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

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

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

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

Considérant que, en réponse à une demande faite par l'Assemblée en 2001, des orientations ont été 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]),

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'empiétement 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'empiétement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;

- c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible ;
- d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution ;

4. *Demande* aux États :

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

5. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des 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. *Prie instamment* les États d'appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI.

APPENDICE D

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, 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 réservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiètements 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 empiètements 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 environnementales de l'aviation civile sur l'atmosphère

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Considérant que, depuis la publication du rapport spécial du GIEC, d'autres travaux ont été effectués dans certains des domaines clés d'incertitude scientifique indiqués dans le rapport, notamment l'influence des traînées de condensation et des aérosols sur les nuages cirriformes et les effets sur le climat des oxydes d'azote et du méthane,

Considérant que l'OACI a demandé que le GIEC, dans son quatrième rapport d'évaluation, dont la publication est prévue pour 2007, ajoute une mise à jour des principales conclusions du rapport spécial,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique,

Considérant que l'organe subsidiaire du Conseil scientifique et technologique de la CCNUCC a demandé l'aide de l'OACI sur des questions de méthodologie relatives à la collecte de données et à la communication de comptes rendus sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelon national,

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui doit encore entrer en vigueur, demande aux pays développés de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans le transport aérien, en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

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

Considérant que le Conseil de l'OACI a examiné des options de politique pour limiter ou réduire les effets des émissions des moteurs d'aviation de l'aviation civile sur l'environnement, en particulier en réponse à la Résolution A33-7, Appendices H et I, et que des travaux sont en cours sur des moyens techniques et des normes, sur des mesures opérationnelles visant à réduire la consommation de carburant et, par là, les émissions, ainsi que sur des mesures fondées sur le marché (voir l'Appendice I), et que des rapports réguliers ont été communiqués à la Conférence des Parties à la CCNUCC,

Reconnaissant que de substantielles économies de carburant et réductions d'émissions peuvent être réalisées grâce à des améliorations de la gestion du trafic aérien (ATM),

Accueillant avec satisfaction les dispositions prises par l'OACI pour promouvoir l'utilisation de mesures opérationnelles, notamment la publication de la Circulaire 303, *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions*, et la tenue de deux ateliers sur le sujet,

1. *Prie instamment* les États :

- a) d'encourager la recherche scientifique visant à lever les incertitudes en question dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire ;
- b) de veiller à ce que les évaluations internationales futures des changements climatiques effectuées par le GIEC et les autres organismes compétents des Nations Unies comprennent des renseignements à jour sur les effets de l'aviation sur l'atmosphère ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et les autres organisations œuvrant à la détermination de la contribution de l'aviation aux problèmes environnementaux dans

l'atmosphère ainsi qu'avec les organisations œuvrant à l'élaboration de politiques dans ce domaine, notamment avec la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;

- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, de formuler des propositions concrètes et de fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, en mettant en particulier l'accent sur l'utilisation de solutions techniques et tout en poursuivant l'examen de mesures fondées sur le marché, et en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés ;
- c) de continuer d'aider l'organe subsidiaire du Conseil scientifique et technologique de la CCNUCC en ce qui concerne les questions de méthodologie ;
- d) de continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et à encourager le recours aux mesures opérationnelles décrites dans les orientations de l'OACI (Cir 303) comme moyen de limiter ou de réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation ;

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

APPENDICE I

Mesures fondées sur le marché concernant les émissions des moteurs d'aviation

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Considérant que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce 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,

Notant que la politique de l'OACI en matière d'exonération de taxes sur le carburant d'aviation a fait l'objet de réserves de la part de certains États contractants qui imposent des taxes sur d'autres modes de transport et d'autres sources de gaz à effet de serre,

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 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,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution, dans laquelle le Conseil recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au

premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

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

Notant que d'autres études et orientations sont nécessaires en vue de l'utilisation d'un système d'échange des droits d'émission pour l'aviation civile internationale,

Notant que le CAEP a élaboré un modèle d'accord et des orientations correspondantes en vue de l'utilisation à court terme de mesures volontaires par les États contractants et les parties intéressées,

Reconnaissant que les études détaillées qui ont été menées afin de fournir des orientations supplémentaires aux États contractants sur les prélèvements liés aux émissions ont mis en évidence un grand nombre de questions non résolues au sujet desquelles les points de vue divergent,

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

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

2. *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 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, et à prendre des mesures compatibles avec le cadre décrit ci-dessous, les États contractants devant s'efforcer de prendre des mesures qui soient homogènes pour les émissions des aviations nationales et internationale :

a) Mesures volontaires

1) *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou

réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;

2) *Demande* au Secrétaire général de faciliter ces mesures en diffusant les lignes directrices élaborées par l'OACI à leur sujet, y compris un accord volontaire type, et de faire en sorte que ceux qui prendront sans tarder ces mesures en bénéficieront et ne seront pas pénalisés par la suite pour les avoir prises ;

b) Prélèvements liés aux émissions

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

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

3) *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 sur la base d'une entente mutuelle entre États membres d'une organisation d'intégration économique régionale, pour application aux exploitants des États en question, n'est pas interdite, et *demande* au Conseil :

a) d'effectuer d'autres études et d'élaborer des orientations supplémentaires sur ce sujet ;

b) de mettre un accent particulier sur les questions en suspens identifiées dans des études antérieures ainsi que par l'Assemblée ;

c) de viser à mener à bien ses travaux d'ici la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007 ;

4) *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 avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007, lorsque la question sera examinée et discutée à nouveau ;

5) *Demande* au Conseil d'étudier l'efficacité des prélèvements liés à la qualité de l'air local, et d'élaborer de nouvelles orientations à ce sujet, d'ici la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007, et *prie instamment* les États contractants de participer activement à cet effort et de mettre en commun les informations dont ils disposent ;

6) *Prie instamment* les États contractants de garantir le plus haut niveau possible de cohérence avec les politiques et orientations de l'OACI en matière de prélèvements liés à la qualité de l'air local ;

c) Échanges des droits d'émission

- 1) *Entérine* la poursuite de l'élaboration d'un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale ;
- 2) *Demande* au Conseil de se concentrer sur deux approches dans la poursuite des travaux sur ce sujet. Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point d'un système volontaire d'échange de droits que les États contractants et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, 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. Dans les deux cas, le Conseil devrait s'assurer que les lignes directrices pour un système ouvert d'échange de droits d'émissions tiennent compte de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, y compris les éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité.

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A33-13 : Utilisation des routes transpolaires

A35-19 : 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 d'élaborer des éléments indicatifs et, s'il y a lieu, des normes et pratiques recommandées, pour aider les États contractants à réduire le risque d'introduction d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle, et de continuer à travailler avec les organisations appropriées à ce sujet ;

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

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-18.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Entérine* les dispositions qu'ont prises le Conseil, par l'intermédiaire du Comité du transport aérien, la Commission de navigation aérienne, la Division de facilitation à sa dixième session et le Secrétariat pour mettre en application la Résolution A26-12 de l'Assemblée et le Schéma multidisciplinaire complet adopté par la Conférence internationale sur l'abus et le trafic illicite des drogues ;

2. *Prie instamment* le Conseil d'élaborer avec un haut degré de priorité des mesures concrètes pour prévenir et éliminer l'éventuel usage de drogues illicites et l'abus d'autres drogues ou substances par des membres d'équipage, contrôleurs de la circulation aérienne, mécaniciens et autres employés de l'aviation civile internationale ;

3. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre ses travaux pour prévenir le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne ;

4. *Demande* au Conseil de continuer à suivre les travaux que font l'ONU et les autres institutions afin de mettre en application le Schéma multidisciplinaire complet pour les activités futures de lutte contre l'abus des drogues et de veiller à ce que l'Organisation coopère activement à l'exécution de tous les programmes intéressant l'aviation civile internationale ;

5. *Demande* au Conseil de proposer, à la lumière de tout complément d'étude qui pourrait être nécessaire, des actions et des mesures concrètes, y compris l'élaboration des éléments indicatifs nécessaires sur tous les problèmes liés aux drogues qui pourraient se poser dans l'aviation civile internationale ;

6. *Lance un appel* à tous les États contractants afin qu'ils poursuivent leurs efforts en vue de prévenir le trafic illicite des drogues par voie aérienne, afin qu'ils prennent les mesures législatives appropriées pour que le crime du transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne soit passible de peines sévères, et afin qu'ils deviennent parties, aussitôt que possible, à la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (1988) ;

7. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session ordinaire, de la suite donnée à la présente résolution ;

8. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A26-12.

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

1. *Demande* au Conseil de l'OACI d'intensifier ses études concernant les incidences sur la sécurité qu'entraînerait l'interdiction de fumer à bord des aéronefs ;

2. *Demande* au Conseil de l'OACI de prendre des mesures appropriées, avec l'aide et la coopération de l'Organisation mondiale de la santé, en vue de promouvoir un environnement libre de fumée de tabac à bord de tous les vols internationaux ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre, entre-temps et dès que possible, toutes les mesures nécessaires afin de limiter progressivement le droit de fumer à bord de tous les vols internationaux de passagers, avec l'objectif d'arriver à des interdictions complètes d'ici le 1^{er} juillet 1996 ;

4. *Demande* au Conseil de l'OACI de faire rapport sur l'application de cette résolution, sous tous ses aspects, à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

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

L'Assemblée

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que « L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à : [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

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

contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs »,

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

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

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

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

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

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

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

1. *Déclare* que la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place des conditions permettant de préserver cette sécurité en temps utile et de façon économiquement avantageuse ;

2. *Demande* au Conseil d'examiner les SARP actuelles relatives à la santé des passagers et des équipages et, s'il y a lieu, d'élaborer de nouvelles SARP en tenant dûment compte des questions de santé mondiales et des faits récents survenus dans le transport aérien ;

3. *Demande* au Conseil de mettre en place des arrangements institutionnels appropriés pour coordonner les efforts déployés par les États contractants et d'autres membres de la communauté de l'aviation civile internationale pour protéger la santé des passagers et des équipages ;

4. *Demande* au Conseil d'élaborer en priorité, pour les Annexes pertinentes à la Convention, des SARP concernant les plans d'urgence pour empêcher que les maladies transmissibles ne soient propagées par le transport aérien ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants de veiller à ce que, dans l'intervalle, les SARP actuelles sur la santé des passagers et des équipages soient mises en application ;

6. *Demande* au Conseil d'appuyer la poursuite des recherches sur les effets du transport aérien sur la santé des passagers et des équipages ;

7. *Demande* au Conseil de faire rapport sur tous les aspects de l'application de cette résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

A35-13 : Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux

L'Assemblée,

Considérant que toutes les nations bénéficient de la sécurité, de la sûreté, de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation du système d'aviation civile internationale,

Considérant qu'à ses diverses sessions, l'Assemblée a démontré sa préoccupation et sa contribution au bien-être des êtres humains dans leur qualité de vie ainsi que dans le milieu dans lequel ils travaillent et évoluent, notamment dans les domaines suivants : émission de moteurs d'aviation, couche d'ozone, bruit des aéronefs, usage du tabac et espèces exotiques envahissantes,

Considérant que les Assemblées ont reconnu qu'il y a une responsabilité d'assurer la compatibilité maximale entre l'exploitation de l'aviation civile et la qualité de l'environnement humain,

Considérant les préoccupations exprimées sur le fait que la pratique actuelle de certains États d'exiger l'usage d'insecticides pour désinsectiser les aéronefs peut créer des malaises et soulève la question des risques possibles pour la santé des équipages et des passagers,

Considérant que des études récentes ont montré que des méthodes de désinsectisation non chimiques sont efficaces pour empêcher l'entrée de moustiques et autres insectes volants dans les aéronefs,

1. *Demande* au Conseil d'assister l'Organisation mondiale de la santé dans l'évaluation des méthodes non chimiques de désinsectisation d'aéronefs ;

2. *Demande* au Conseil d'encourager l'étude de solutions non chimiques pour la désinsectisation des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs ;

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

A27-13 : Protection du transport aérien international public

L'Assemblée,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago en 1944, énonce comme objectif principal dans son préambule « que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique », principe repris dans l'article 44 de la Convention, et que l'article 13 ou tout autre article de la Convention relative à l'aviation civile internationale doivent s'interpréter et s'appliquer conformément et conséquemment aux principes directeurs énoncés,

Considérant l'importance essentielle du transport aérien international pour la paix mondiale et l'économie des pays en développement, ainsi que l'effort extraordinaire que suppose de la part de ces pays l'exploitation de leurs propres systèmes de transport aérien,

Considérant que la troisième Conférence de transport aérien a adopté la Recommandation 9 dans laquelle est établie la nécessité de protéger les transporteurs aériens contre la retenue de leurs aéronefs lorsqu'il n'y a aucune preuve ni présomption de négligence ou de culpabilité de leur part,

Considérant que le transport aérien est un service d'intérêt général, son renforcement et le maintien de sa continuité se situant dans la sphère de l'exercice du pouvoir des États et de l'accomplissement de leurs activités dans l'intérêt commun,

Considérant que les entreprises de transport aérien régulier ont comme finalité essentielle la prestation d'un service public, lequel revêt une importance juridique et jouit d'un régime spécial instauré par la Convention relative à l'aviation civile internationale,

1. *Réaffirme* que le service assuré par les entreprises de transport aérien est un service public, reconnaissant que la finalité essentielle de ce service est de satisfaire le bien commun des peuples, les États, les transporteurs et les usagers étant autant intéressés par son développement ;

2. *Déclare* préjudiciable aux principes énoncés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale toute retenue induite d'aéronefs affectés au transport aérien commercial, lorsqu'il n'y a aucune preuve ni présomption de négligence ou de culpabilité de la part des transporteurs aériens intéressés.

A33-20 : Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

A24-1 : Journée internationale de la paix

L'Assemblée,

Considérant que le troisième mardi de septembre a été proclamé Journée internationale de la paix par l'Organisation des Nations Unies,

Considérant que la paix est un objectif primordial de tous les hommes et de tous les États, ainsi que de toutes les organisations de la famille des Nations Unies,

Considérant que l'aviation civile est un moyen essentiel de communication entre les États et les peuples du monde et que, ainsi qu'il est dit dans le préambule de la Convention relative à l'aviation civile internationale, elle peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension,

Décide de commémorer dorénavant cette journée qui, cette année, était également le jour de l'ouverture de sa 24^e session, en invitant chaleureusement tous les peuples qui œuvrent pour l'aviation civile à avoir profondément et constamment conscience de la contribution que leur travail peut apporter à la coopération internationale et à la paix dans le monde.

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

L'Assemblée,

Considérant qu'en raison de son interdépendance, l'aviation civile internationale se trouve dans une situation privilégiée pour tirer parti des avantages qui découlent du concept de mondialisation, concept dont un élément important est l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI,

Considérant que l'aviation internationale comprend maintenant des mégatransporteurs, nationaux et internationaux, ainsi que diverses alliances de compagnies aériennes en vue d'une exploitation mondiale ; la propriété transnationale de compagnies aériennes ; et la fabrication multinationale de produits aéronautiques,

Considérant que les États sont convenus, par l'Accord sur le commerce des aéronefs civils du GATT, de faire en sorte que ni les exigences de certification des aéronefs civils ni les

spécifications visant les procédures d'exploitation et d'entretien ne soient des barrières au commerce,

Considérant que l'harmonisation mondiale des règlements nationaux de l'aviation civile internationale est souhaitable pour permettre la mise en vigueur effective des obligations du GATT,

Considérant que les États interprètent et appliquent diversement les normes de sécurité de l'OACI, ce qui se traduit par des conditions d'exploitation différentes qui peuvent être coûteuses,

Considérant que, dans l'ensemble, seul un nombre relativement restreint d'États répondent aux demandes du Secrétariat de l'OACI les invitant à présenter leurs observations sur les normes proposées par l'OACI ou à signifier leur approbation, ce qui est à l'origine de décisions fondées sur un nombre relativement restreint de réponses, entraînant des conséquences qui ne favorisent pas l'harmonisation des règlements et qui ne sont pas dans le meilleur intérêt du développement sûr, efficace et ordonné de l'aviation civile internationale,

Considérant que l'harmonisation mondiale des règlements pourrait faciliter la mise en application de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation internationale permettant aux États de se transférer, au moyen d'accords, certaines fonctions intéressant la sécurité,

Considérant que certains États ont lancé des programmes bilatéraux et multilatéraux dans le but d'harmoniser les règlements nationaux, pour corriger les problèmes coûteux d'incompatibilité et pour faciliter une concurrence plus efficace dans l'aviation civile internationale,

1. *Prie instamment* les États et les groupes d'États qui ne l'ont pas déjà fait d'agir de façon concrète pour favoriser l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI ;

2. *Prie instamment* les États d'utiliser, autant que possible, dans leurs règlements nationaux adoptant les normes de l'OACI, le même libellé que celui qui est utilisé dans les normes de l'OACI, et de rechercher l'harmonisation de leurs règlements nationaux avec ceux d'autres États en ce qui a trait à des normes plus strictes qu'ils auraient mises ou auraient l'intention de mettre en vigueur ;

3. *Prie instamment* tous les États de répondre aux demandes du Conseil de l'OACI les invitant à faire part de leurs observations sur les normes proposées par l'OACI et à signifier leur approbation ou désapprobation, afin d'éviter que des décisions ne soient prises sur la base d'un nombre limité de réponses ;

4. *Demande* au Conseil de l'OACI de poursuivre le renforcement des normes OACI et d'étudier la possibilité d'établir un mécanisme de suivi multilatéral.

A33-11 : Code de conception mondial pour les aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que l'article 33 de la Convention exige que les États reconnaissent les certificats de navigabilité émis par les États d'immatriculation si les conditions qui en ont régi la délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies conformément à la Convention,

Considérant qu'en 1972, le Conseil de l'OACI est convenu que les normes internationales de navigabilité adoptées par le Conseil sont reconnues comme constituant le code international complet nécessaire pour donner effet aux droits et aux obligations qui découlent de l'article 33 de la Convention,

Considérant que le Conseil de l'OACI est également convenu que des codes nationaux de navigabilité qui ont la portée et comportent les détails jugés indispensables par chaque État sont nécessaires pour servir de base à la certification par les différents États de la navigabilité de chaque aéronef,

Reconnaissant que le coût des certifications répétitives imposées aux constructeurs et aux exploitants d'aéronefs pour répondre aux besoins de nombreuses autorités aéronautiques nationales pourrait être abaissé de façon significative en évitant les doubles emplois,

Reconnaissant que les efforts conjoints de la Federal Aviation Administration des États-Unis et des Autorités conjointes de l'aviation d'Europe ont rassemblé bon nombre des grands États de conception dans un effort visant à établir un code de conception harmonisé mondialement et à étudier la faisabilité d'un processus harmonisé de certification des aéronefs,

1. *Approuve* les efforts visant à établir un code de conception harmonisé à l'échelon mondial et à étudier la faisabilité d'un processus harmonisé de certification des aéronefs ;

2. *Prie instamment* tous les États de conception et les autres États contractants de participer aux projets d'harmonisation internationaux dont la FAA et les JAA ont déjà pris l'initiative ;

3. *Prie instamment* le Secrétaire général d'assurer la participation de l'OACI aux projets d'harmonisation dans la mesure du possible ;

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

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique et les pratiques de l'Organisation relatives aux systèmes CNS/ATM afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application pratique en rendant les textes plus accessibles et plus logiquement agencés,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM, telle que cette politique existe à la clôture de la 35^e session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de continuer d'adopter, à chaque session ordinaire où il sera institué une Commission technique, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-15.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI est la seule organisation internationale qui soit en mesure de coordonner effectivement les activités CNS/ATM mondiales,

Considérant que les systèmes CNS/ATM de l'OACI devraient être utilisés pour servir les intérêts et les objectifs de l'aviation civile dans le monde entier,

Considérant que les États contractants devraient tous jouir du même droit de tirer profit des systèmes mondiaux incorporés aux systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Considérant l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM élaboré et adopté par le Conseil de l'OACI le 9 mars 1994,

1. *Décide* que rien ne devrait priver un État contractant de son droit de tirer profit des systèmes CNS/ATM de l'OACI ni créer de discrimination entre États fournisseurs et États utilisateurs ;

2. *Décide* que la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;

3. *Demande instamment* que soient élaborés des dispositions et des éléments indicatifs sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI au moyen de réunions, de conférences, de groupes d'experts et d'ateliers, avec la participation des États contractants ;

4. *Demande instamment* que les dispositions proposées sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI soient communiquées à tous les États contractants suffisamment tôt pour qu'ils puissent se préparer dans toute la mesure possible.

APPENDICE B

Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant le caractère international de l'aviation civile et les interactions régionales des services de navigation aérienne,

Considérant les Recommandations 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 et 8/5 de la dixième Conférence de navigation aérienne, les Recommandations 4/4 et 4/5 de la troisième réunion du Comité spécial chargé de surveiller et de coordonner le développement du futur système de navigation aérienne et la planification de la transition FANS (II), la Recommandation 4/4 de la quatrième réunion du Comité FANS (II) et les Recommandations 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 et 7/3 de la onzième Conférence de navigation aérienne,

Considérant que ces recommandations ont été notées ou approuvées par le Conseil de l'OACI, qui a chargé le Secrétaire général de l'OACI de prendre toutes les mesures appropriées,

Reconnaissant le rôle que les régions doivent jouer dans la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Consciente du retard que certaines régions pourraient accuser dans la transition vers ces systèmes,

Notant avec satisfaction les programmes d'essais et de démonstration et les progrès réalisés par toutes les régions à l'égard de la mise en œuvre de systèmes ATM avancés,

Estimant que la contribution de toutes les régions garantirait une meilleure évaluation des essais et favoriserait l'évolution des systèmes CNS/ATM de l'OACI afin d'assurer que les systèmes deviennent interoperables et contribuent à un système ATM mondial sans discontinuité qui permette des adaptations pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux,

Constatant qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles,

en particulier l'analyse coûts-avantages ainsi que les aspects relatifs au financement des installations et services, au recouvrement des coûts et à la coopération,

Notant que pour permettre aux usagers de tirer rapidement profit des systèmes CNS/ATM et pour permettre une mise en œuvre harmonieuse, coordonnée à l'échelle mondiale, de ces systèmes, à l'appui d'un système ATM mondial, certains États auront besoin d'une assistance technique et financière, et *reconnaissant* l'affirmation du rôle central que doit jouer l'OACI pour coordonner les arrangements de coopération technique et faciliter la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en œuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération,

1. *Demande* aux États, aux PIRG et à l'industrie aérienne d'utiliser le concept opérationnel d'ATM mondiale de l'OACI comme cadre commun pour orienter la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et de focaliser tout ce travail de développement sur le concept opérationnel d'ATM mondiale ;

2. *Prie instamment* le Conseil de faire en sorte que l'OACI élabore les stratégies de transition, les besoins de l'ATM et les SARP nécessaires pour appuyer la mise en œuvre d'un système ATM mondial ;

3. *Prie instamment* le Conseil de poursuivre sans délai l'examen des aspects économiques, institutionnels, juridiques et stratégiques liés à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;

4. *Prie instamment* le Conseil de prendre les dispositions nécessaires pour assurer que le futur système ATM mondial soit axé sur les performances et que les objectifs et cibles de performance pour le futur système soient élaborés en temps utile ;

5. *Invite* les États qui sont en mesure de le faire, les organisations internationales concernées, les usagers et les fournisseurs de services :

- a) à ne ménager aucun effort pour coopérer et faciliter l'exécution du programme de travaux de recherche et développement, essais et démonstrations (RDT et D) en étroite coopération avec les États aux ressources limitées ;
- b) à valider les éléments du concept identifiés dans le concept opérationnel d'ATM mondiale;

6. *Demande* au Conseil, compte tenu du budget adopté par l'Assemblée et à titre hautement prioritaire, de veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à la disposition des bureaux régionaux de l'OACI, en particulier ceux qui sont accrédités auprès des États en développement, compte tenu du soutien accru qu'ils seront appelés à fournir aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre, qui sont les principaux organes à intervenir dans la planification régionale de la transition vers les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI ;

7. *Demande en outre* au Conseil de continuer à prier instamment les États, les organisations internationales et les institutions financières de mobiliser des ressources afin d'aider les États qui ont besoin de coopération technique pour la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI.

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A32-12 : Suivi de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

L'Assemblée,

Considérant que la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (Rio de Janeiro, 1998) a réussi à centrer l'attention de la communauté aéronautique mondiale comme jamais auparavant sur les questions primaires de financement et de gestion des systèmes CNS/ATM,

Reconnaissant que la conférence a bien précisé les besoins et les ressources disponibles, tout en recommandant un plan d'action visant à faciliter la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile bien au-delà de l'an 2000,

Convaincue que la clé des travaux futurs dans le contexte du cadre mondial de l'OACI sera un esprit de coopération de la part de tous ceux qui interviennent dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (comme le souligne la Déclaration sur les systèmes mondiaux de navigation aérienne pour le vingt et unième siècle adoptée par la conférence),

Consciente du fait que des niveaux croissants de coopération seront nécessaires aux niveaux national, sous-régional et mondial pour assurer la transparence et l'interopérabilité des éléments des systèmes CNS/ATM (de façon que l'on puisse réaliser l'objectif d'un système de gestion du trafic aérien mondial et sans rupture),

Considérant que, dans la plupart des cas, le financement et l'exploitation ultérieure des systèmes CNS/ATM, en particulier dans le monde en développement, peuvent être avantageux pour les bailleurs de fonds comme pour les emprunteurs et les utilisateurs,

Notant que les mesures de suivi initiales convenues par le Conseil doivent être canalisées principalement par le biais du processus de planification régionale de l'OACI,

Notant en outre que les activités particulières de suivi à plus long terme envisagées dans la déclaration de la conférence se concentraient entre autres sur le rôle des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI (qui fournissent la base d'une reconnaissance formelle de nouveaux services et de nouvelles installations de navigation aérienne),

1. *Encourage* les États contractants à faire preuve de l'esprit de coopération dont il est question dans la Déclaration sur les systèmes mondiaux de navigation aérienne pour le vingt et unième siècle adoptée par la conférence, et à engager des ressources de façon prioritaire dans les mesures faisant suite à ses recommandations ;

2. *Invite* les organisations internationales intéressées, les utilisateurs et les fournisseurs de services à faire preuve de coopération et d'engagement dans leurs mesures de suivi de la conférence ;

3. *Demande* au Conseil, de façon hautement prioritaire dans le cadre du budget adopté par l'Assemblée, de faire en sorte que les ressources nécessaires soient dégagées pour achever les travaux de suivi envisagés par la conférence, et pour appuyer les mesures de suivi prises par les États et les autres partenaires CNS/ATM et assurer la coordination avec ces mesures.

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

L'Assemblée,

Rappelant que les États contractants sont responsables à la fois de la supervision de la sécurité des transporteurs aériens basés sur leur territoire et de la supervision de la sécurité des aéronefs qui portent leur immatriculation nationale,

Reconnaissant que tous les États contractants n'ont pas de transporteurs aériens basés sur leur territoire, mais que ceux qui en ont présentent des différences très appréciables quant au niveau de leur développement et de leurs ressources nationales,

Reconnaissant que de nombreux États contractants ne disposent peut-être pas du cadre réglementaire ni des ressources financières et techniques nécessaires pour respecter les exigences minimales de la Convention de Chicago et de ses Annexes,

Notant que de nombreux États pourraient éprouver des difficultés à s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en vertu du droit international en matière de supervision de la sécurité de l'exploitation des transporteurs aériens,

Reconnaissant que certains États contractants ne sont pas en mesure d'assurer une supervision efficace sans faire appel à des ressources dont ils ont un besoin urgent pour d'autres utilisations publiques, que beaucoup d'autres exploitent d'assez grands parcs aériens mais n'ont cependant pas toutes les ressources nécessaires pour assurer une supervision efficace et que même les États contractants parvenus aux plus hauts niveaux de développement ne sont pas en mesure de superviser tous les aéronefs qui pénètrent dans leur territoire,

Notant que ces lacunes de supervision sont compliquées par le fait que, de plus en plus, les bases opérationnelles des aéronefs se déplacent par-delà les frontières nationales et que de nombreuses entreprises de transport aérien revêtent un caractère de plus en plus multinational,

Reconnaissant que les normes de sécurité élaborées en vertu de la Convention de Chicago nécessitent une supervision concrète de la part des gouvernements pour être effectivement appliquées,

Décide :

1. *de réaffirmer* que la responsabilité individuelle de chaque État en matière de supervision de la sécurité constitue l'un des principes de la Convention ;

2. *de demander* aux États contractants de réaffirmer leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, notamment à l'égard des dispositions importantes relatives à la sécurité qui figurent dans les Annexes 1 et 6 à la Convention de Chicago ;

3. *de prier instamment* les États contractants de revoir leurs lois nationales qui prévoient la mise en application de ces obligations et de revoir également leurs procédures de supervision de la sécurité pour veiller à ce qu'elles soient appliquées efficacement ;

4. *de demander* à tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités de supervision de la sécurité des opérations des transporteurs aériens.

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A32-11 : Établissement d'un Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité

L'Assemblée,

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

Considérant que l'article 33 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* exige des États contractants qu'ils reconnaissent la validité des certificats de navigabilité et des licences du personnel délivrés par un autre État contractant si les conditions qui ont régi la délivrance de ces documents sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention,

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

Rappelant la Résolution A29-13 de l'Assemblée concernant l'amélioration de la supervision de la sécurité,

Rappelant les objectifs du programme de supervision de la sécurité de l'OACI, qui vise à faire en sorte que les États contractants s'acquittent de façon adéquate de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité dans les domaines de l'exploitation des aéronefs, des licences et de la formation du personnel et de la navigabilité des aéronefs,

Rappelant que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe en définitive aux États contractants qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

Considérant les recommandations de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité, en ce qui a trait à l'amélioration du programme de supervision de la sécurité de l'OACI, qui préconisent la création d'un programme universel d'audits de supervision de la sécurité prévoyant la conduite par l'OACI d'audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, ainsi qu'une plus grande transparence dans la communication des résultats des audits,

Reconnaissant la décision de l'Assemblée sur l'utilisation des excédents de trésorerie, contenue dans la Résolution A32-24,

Considérant que, selon la recommandation de la Conférence des DGAC, le Conseil de l'OACI a entériné la création d'un tel programme universel d'audits de supervision de la sécurité,

1. *Décide* que sera créé un programme universel d'audits de supervision de la sécurité prévoyant des audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, réalisés par l'OACI, que ce programme universel d'audits de supervision de la sécurité s'appliquera à tous les États contractants et qu'une plus grande transparence et une divulgation accrue seront assurées dans la communication des résultats des audits ;

2. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre en conséquence, à partir du 1^{er} janvier 1999, un programme universel d'audits de supervision de la sécurité, y compris un mécanisme de compte rendu et de suivi systématiques de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées liées à la sécurité ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de se prêter aux audits qui seront réalisés à l'initiative de l'OACI, mais toujours avec le consentement de l'État devant faire l'objet de l'audit, en signant un protocole d'accord bilatéral avec l'Organisation, étant donné que le principe de la souveraineté doit être entièrement respecté ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants de s'assurer que les résultats des audits ne sont utilisés qu'à des fins intéressant la sécurité ;

5. *Charge* le Conseil de prévoir les ressources nécessaires à la mise en œuvre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité ;

6. *Demande* au Conseil de rendre compte de la mise en œuvre du programme à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, de faire le point sur sa progression et l'expérience

acquise et de soumettre à cette session des propositions relatives au financement du programme à long terme.

A35-6 : Transition vers une approche systémique globale pour la réalisation des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

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,

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

Rappelant que, 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 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 à l'OACI par la Résolution A32-11,

Rappelant les objectifs du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, qui sont de faire en sorte que les États contractants s'acquittent comme il convient de leur responsabilité en matière de supervision de la sécurité,

Rappelant que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe au premier chef aux États contractants, qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

Rappelant que la Résolution A32-11 a demandé au Conseil de soumettre des propositions relatives au financement du Programme à long terme,

Rappelant que la Résolution A33-8 a chargé le Secrétaire général d'entreprendre une étude portant sur l'élargissement du Programme à d'autres domaines en rapport avec la sécurité,

Rappelant que la Résolution A33-8 a demandé au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USOAP, en intégrant progressivement toutes ses activités, en temps utile, dans le budget du Programme ordinaire,

Reconnaissant que la mise en œuvre de l'USOAP a permis de dégager des motifs de préoccupation en matière de sécurité et de formuler des recommandations pour les résoudre,

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

Reconnaissant que la poursuite et l'élargissement de l'USOAP en vue de couvrir toutes les dispositions des Annexes liées à la sécurité sont indispensables pour promouvoir l'application adéquate des normes et des pratiques recommandées en rapport avec la sécurité,

Reconnaissant que le Secrétaire général a pris les mesures appropriées pour veiller à l'établissement d'un mécanisme indépendant d'assurance de la qualité pour contrôler et évaluer la qualité du Programme,

1. *Exprime* son appréciation au Secrétaire général pour le succès du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité ;

2. *Décide* que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité sera à nouveau élargi dès 2005 de manière à inclure les dispositions relatives à la sécurité qui figurent dans toutes les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* liées à la sécurité ;

3. *Demande* au Secrétaire général de restructurer, à compter du 1^{er} janvier 2005, le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité afin d'adopter une approche systémique globale pour la réalisation des audits de supervision de la sécurité dans tous les États contractants ;

4. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'approche systémique globale préserve les éléments essentiels des dispositions 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*, de réduire au minimum les délais entre les audits, si les ressources le permettent, de rendre tous les aspects du processus d'audit visibles aux États contractants et de valider l'exactitude des déclarations faites par les États contractants ;

5. *Demande* au Secrétaire général de restructurer les rapports d'audit de supervision de la sécurité, pour qu'ils reflètent les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, présentés dans le Doc 9734 de l'OACI — *Manuel de supervision de la sécurité, Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité* ;

6. *Demande* au Secrétaire général d'adopter une approche plus souple dans la mise en œuvre à long terme du Programme ;

7. *Charge* le Secrétaire général de mettre les rapports finals d'audit de supervision de la sécurité à la disposition de tous les États contractants ainsi que d'assurer un accès à tous les renseignements pertinents dérivés de la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD) au moyen du site web sécurisé de l'OACI ;

Note.— *Le rapport final d'audit contient les constatations de l'audit, les recommandations, le plan d'action de l'État et des observations, de même que les observations de la Section des audits de supervision de la sécurité concernant le plan d'action de l'État.*

8. *Demande* au Secrétaire général de veiller constamment au maintien du mécanisme d'assurance de la qualité établi pour contrôler et évaluer la qualité du Programme, ainsi que la transparence de tous les aspects du processus d'audit ;

9. *Invite* tous les États contractants qui sont en mesure de le faire à détacher auprès de l'Organisation, pour des périodes longues ou courtes, des experts qualifiés et expérimentés pour permettre à l'Organisation de poursuivre avec succès la mise en œuvre du Programme ;

10. *Prie instamment* tous les États contractants de soumettre à l'OACI, dans les délais prescrits, et de tenir à jour tous les renseignements et documents relatifs à la préparation et à la réalisation d'un audit, afin d'assurer la mise en œuvre efficace et efficiente du Programme ;

11. *Prie instamment* tous les États contractants de coopérer avec l'OACI et d'accepter, dans toute la mesure possible, les missions d'audit planifiées par l'Organisation, afin de faciliter le bon déroulement du Programme ;

12. *Prie instamment* tous les États contractants de respecter la primauté des résultats des audits de l'USOAP et d'accepter qu'ils répondent aux normes, pratiques recommandées et procédures internationales, lorsque des audits complémentaires ou supplémentaires de supervision de la sécurité sont jugés nécessaires par les États ;

13. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-8 : *Poursuite et élargissement du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité* ;

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

A33-9 : Correction des carences détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et encouragement de l'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) s'est acquitté avec succès du mandat confié par la Résolution A32-11,

Considérant que l'objectif premier de l'OACI continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que la promotion de la mise en œuvre des normes internationales contribue à cet objectif,

Considérant que les constatations des audits réalisés dans le cadre de l'USOAP montrent que plusieurs États éprouvent des difficultés à mettre en œuvre les SARP de l'OACI et les éléments critiques d'un système national de supervision de la sécurité,

Considérant que les constatations des audits indiquent également que plusieurs des États qui connaissent des problèmes ont besoin d'une assistance pour résoudre les lacunes en matière de sécurité détectées lors des audits,

Rappelant que la Résolution A29-13 de l'Assemblée demande à tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités de supervision de la sécurité des opérations des transporteurs aériens,

Rappelant que la 29^e session de l'Assemblée a réaffirmé que les États contractants sont responsables à la fois de la supervision de la sécurité des transporteurs aériens basés sur leur territoire et de la supervision de la sécurité des aéronefs qui portent leur immatriculation nationale,

Reconnaissant que certains États ne disposent pas des ressources financières ou humaines leur permettant de résoudre leurs carences sans assistance,

Reconnaissant que la Direction de la coopération technique peut fournir l'assistance requise aux États qui en ont besoin,

Reconnaissant que l'OACI peut fournir une assistance précieuse aux États et aux organisations internationales en mettant sur pied des accords bilatéraux et multilatéraux de coopération pour remédier aux carences,

Reconnaissant que les États qui peuvent exécuter des projets correctifs avec l'assistance de tierces parties, aimeraient avoir une assurance de la qualité indépendante pour les activités de projets, afin d'obtenir une haute probabilité de succès,

Reconnaissant que l'OACI a acquis les compétences et l'expérience nécessaires pour offrir une fonction d'assurance de la qualité,

Reconnaissant que, lorsque l'assistance doit être fournie aux États par des parties autres que la Direction de la coopération technique, l'OACI peut jouer un rôle important en offrant une fonction d'assurance de la qualité,

1. *Demande* au Secrétaire général de faire en sorte que toutes les compétences de l'Organisation soient utilisées, autant que le permettent les contraintes budgétaires, pour fournir l'assistance

aux États qui en ont besoin. Cette assistance comprendrait, sans s'y limiter :

- a) la fourniture de renseignements et d'éléments indicatifs appropriés sur les sources d'assistance financière et technique possibles ;
- b) l'encouragement, en particulier au niveau des bureaux régionaux, de la mise en œuvre des SARP de l'OACI, avec l'assistance appropriée ;
- c) l'utilisation des compétences opérationnelles et techniques dont dispose l'OACI pour animer des séminaires sur la supervision de la sécurité ;
- d) la poursuite de l'élaboration d'éléments à utiliser pour la formation des responsables dans le cadre de TRAINAIR ;
- e) l'élaboration, pour remédier aux carences, d'éléments indicatifs qui seraient acceptables à tous les États contractants ;

2. *Prie instamment* le Secrétaire général de faire en sorte que l'OACI fournisse, sur demande, une assistance raisonnable dans les limites des ressources disponibles, pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour le financement de projets d'assistance par les États contractants, des organisations de l'industrie ou des consultants indépendants ;

3. *Demande* au Secrétaire général d'appuyer, de promouvoir et de faciliter l'utilisation d'accords bilatéraux et multilatéraux pour des projets entre les États et les organisations internationales ou régionales ;

4. *Demande* au Secrétaire général de faire en sorte que la Direction de la coopération technique utilise, dans la mesure du possible, les contributions versées à ses projets sous forme d'éléments utiles, comme des manuels ou d'autres matériels didactiques, et des ressources humaines pour faciliter l'achèvement d'un projet ;

5. *Demande* au Secrétaire général de développer le concept d'une fonction d'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique de grande ampleur de l'OACI, fonction qui sera offerte aux États et à tous les projets de coopération technique liés aux carences identifiées par les audits de l'USOAP ;

6. *Demande* au Secrétaire général d'étudier la possibilité de faire remplir cette fonction d'assurance de la qualité par un bureau de l'OACI indépendant et compétent ;

7. *Demande* au Secrétaire général d'offrir la fonction d'assurance de la qualité aux États pour les projets de mise en œuvre liés à la supervision de la sécurité qui sont exécutés par des parties autres que l'OACI, à la demande des États moyennant remboursement ;

8. *Demande* au Secrétaire général de solliciter des renseignements auprès des États qui ont éliminé avec succès des carences majeures et de publier les résultats, afin que les États contractants puissent bénéficier de l'expérience des autres.

A35-7 : 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 Direction de la coopération technique de l'OACI peut fournir l'assistance requise aux États qui en ont besoin,

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 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 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 tels que le programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation (IOSA) de l'IATA et le programme de suivi et d'appui à la mise en œuvre des ESARR (ESIMS) d'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,

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. *Charge* le Conseil de mettre au point des moyens pratiques pour faciliter le partage de ces informations entre les États contractants ;

4. *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 ;

5. *Charge* le Conseil d'élaborer une procédure pour informer tous 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 ;

6. *Charge* le Conseil de promouvoir le concept d'organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité ;

7. *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, et notamment avec l'IATA et EUROCONTROL ;

8. *Prie instamment* les États contractants de développer 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 individuelles ;

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 individuelle de supervision de la sécurité ;

10. *Encourage* tous les États qui sont en mesure de le faire à participer ou à apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

11. *Invite* les États contractants à faire appel aux services de la Direction de la coopération technique de l'OACI pour remédier aux carences relevées lors d'audits de supervision de la 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 qui ont été détectées dans le cadre de l'USOAP à tirer parti de la possibilité de financement offerte par la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ;

13. *Demande* au Conseil de mettre en place une stratégie unifiée fondée sur les principes d'une transparence accrue, de la coopération et de l'assistance et d'encourager, lorsqu'ils sont appropriés, les partenariats entre les États, les usagers, les fournisseurs de services de navigation aérienne, l'industrie, les institutions financières et d'autres parties prenantes pour analyser les causes, établir et appliquer des solutions viables afin d'aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité ;

14. *Charge* le Conseil d'adopter une approche souple pour la fourniture, par l'intermédiaire des bureaux régionaux de l'OACI, d'une assistance aux organismes régionaux ou sous-régionaux chargés de tâches en matière de supervision de la sécurité et de mettre en place un système efficace de suivi de la mise en œuvre de la stratégie unifiée ;

15. *Demande* au Secrétaire général d'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.

Règle pratique

Le Conseil devrait trouver des façons de mettre à la disposition de l'ensemble des États contractants, via le site web sécurisé de l'OACI, tous les renseignements pertinents figurant dans la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD).

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 de l'Assemblée

A35-8 : 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'IFFAS apportera un appui financier qui contribuera à réaliser l'objectif de l'amélioration de la sécurité de l'aviation par la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires identifiées dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP),

1. *Exprime sa satisfaction* au Conseil et au Secrétaire général pour :

a) la préparation et l'adoption d'une charte administrative claire pour l'IFFAS, tenant compte des principes et des

objectifs de la Résolution A33-10, en particulier la participation volontaire des États ; l'admissibilité d'un État aux avantages en fonction de ses contributions ou de toute autre participation de cet État ; et l'indépendance totale du budget-programme de l'OACI ;

- b) la création de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ;
- c) la création d'un Organe directeur de l'IFFAS qui assure une représentation adéquate des parties participantes ;
- d) l'élaboration d'un Règlement intérieur et de directives pour l'Organe directeur de l'IFFAS conformément au régime juridique de l'OACI ;
- e) la mise en œuvre initiale de l'IFFAS durant le triennat 2002-2004 ;

2. *Remercie* les États contractants et les organisations internationales de leurs contributions et engagements de contribution à l'IFFAS ;

3. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer des 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 d'assurer que les normes de sécurité de l'aviation exigées sont respectées à l'échelle mondiale ;

4. *Demande instamment* aux États contractants d'envisager de participer à l'IFFAS en accordant volontairement à la Facilité des contributions financières ou en nature ;

5. *Encourage fortement* 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 ;

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

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-10.

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 de l'Assemblée

A31-9 : Mise en application du programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)

L'Assemblée,

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

Considérant que les accidents par impact sans perte de contrôle (CFIT) ont constitué un problème grave et d'ampleur croissante au cours des deux dernières décennies,

Considérant qu'il a été démontré que la proportion d'accidents par impact sans perte de contrôle est plus élevée dans le cas des vols intérieurs que dans celui des vols internationaux,

Considérant que d'importants efforts sont en cours pour élaborer et mettre en application un programme de prévention des impacts sans perte de contrôle et que les normes de l'OACI relatives à l'avertisseur de proximité du sol (GPWS) ont été actualisées,

Considérant que l'Équipe spéciale de l'industrie sur les CFIT a fixé comme objectif principal une réduction de 50 % du taux mondial d'accidents par impact sans perte de contrôle d'ici 1998,

Considérant que l'élaboration et la mise en application d'un programme de prévention des impacts sans perte de contrôle comprenant l'actualisation des dispositions relatives à l'avertisseur de proximité du sol ne seront pleinement efficaces que si les États appliquent ce programme aussi bien aux vols intérieurs qu'aux vols internationaux,

Considérant que l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale prévoit que chaque État s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et les usages, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que dans sa Résolution A29-3, l'Assemblée prie instamment les États et les groupes d'États qui ne l'ont pas déjà fait d'agir de façon concrète pour favoriser l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI,

Considérant que dans sa Résolution A29-13, l'Assemblée demande aux États contractants de réaffirmer leurs obligations en matière de supervision de la sécurité, notamment à l'égard des dispositions importantes relatives à la sécurité qui figurent dans les Annexes 1 et 6 à la Convention de Chicago,

Considérant que dans sa Résolution A29-13, l'Assemblée prie instamment les États de revoir leurs lois nationales qui prévoient la mise en application de ces obligations et de revoir également leurs procédures de supervision de la sécurité pour veiller à ce qu'elles soient appliquées efficacement,

1. *Charge* le Conseil de poursuivre le développement du programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle en lui accordant un rang de priorité élevé ;

2. *Prie instamment* les États de mettre en application le programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle ainsi que les dispositions OACI connexes, en particulier celles qui concernent l'emport de GPWS, et d'appliquer ce programme et ces dispositions tant aux vols intérieurs qu'aux vols internationaux ;

3. *Prie instamment* les États de prendre toutes les mesures nécessaires pour contribuer à atteindre l'objectif principal qui consiste à réduire de 50 % le taux mondial d'accidents par impact sans perte de contrôle d'ici 1998.

A33-16 : Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

A35-16 : Prise en compte des évolutions des spécifications concernant les systèmes d'enregistrement embarqués

A35-17 : Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation

A31-10 : 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 plusieurs États ont mis en place des activités de prévention des accidents, sans sanction, en complément de leurs règlements de sécurité,

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.

A33-17 : Non-divulgaration 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* qu'il est justifié que l'OACI examine les aspects juridiques en cause,

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 ;

2. *Charge* le Conseil d'examiner plus avant les aspects juridiques de la protection de certains éléments sur les accidents et incidents ;

3. *Charge* le Secrétaire général d'élaborer des éléments d'orientation relatifs à des lois et des règlements visant à protéger certains éléments sur les accidents et incidents ;

4. *Charge* le Conseil de poursuivre l'examen des dispositions actuelles de l'Annexe 13 dans le but de renforcer les dispositions visant à protéger les informations confidentielles obtenues durant les enquêtes sur les accidents et les incidents et lors de la préparation et la publication des rapports, et à en limiter l'accès aux personnes et aux parties autorisées.

A32-13 : 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 réglemente l'emploi du spectre des fréquences radioélectriques,

Considérant que la position, approuvée par le Conseil, que défend l'OACI aux conférences mondiales des radiocommunications (CMR) de l'UIT est le résultat de la coordination des besoins de l'aviation internationale en matière de spectre des fréquences radioélectriques,

Reconnaissant que le développement et la mise en œuvre des systèmes 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 des CMR de l'UIT découlant du régime biennal des CMR,

Considérant les Recommandations 7/3, 7/5 et 7/6 de la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division (1995) (SP COM/OPS/95),

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 ;
- 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, à la CMR-2000, la position de l'OACI visant à conserver l'utilisation exclusive de la bande 1 559 – 1 610 MHz par le service de radionavigation aéronautique et le service de radionavigation par satellite ;
- d) en s'engageant à faire en sorte que les autorités aéronautiques participent pleinement à l'élaboration des positions nationales ;

e) en s'assurant, dans toute la mesure possible, que leur délégation nationale aux CMR comprend des représentants de leur administration de l'aviation civile ou d'autres fonctionnaires bien préparés à représenter les intérêts de l'aviation ;

2. *Charge* le 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.

A29-14 : Vols humanitaires

L'Assemblée,

Considérant le nombre croissant et la diversité des vols effectués par des aéronefs civils, au sens de la Convention de Chicago, dans le cadre de missions de secours humanitaires entreprises sous les auspices des Nations Unies pour faire face à des situations d'urgence,

Notant la démarche effectuée en 1991 auprès de l'OACI par le Secrétaire général de l'ONU, en vue de faciliter les missions de secours humanitaires par voie aérienne,

Notant les actions entreprises et envisagées par le Conseil et ses organes auxiliaires pour répondre à ces besoins nouveaux,

1. *Encourage* le Conseil à poursuivre avec un caractère de haute priorité la révision des normes, pratiques recommandées et éléments indicatifs en vigueur, en vue d'y apporter les amendements jugés souhaitables pour le bon déroulement des vols effectués à des fins humanitaires ;

2. *Demande* aux États de prendre les mesures nécessaires pour faciliter l'exécution et assurer la sécurité de ces vols.

A35-14, Appendice V : Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation

A35-9 : 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

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

A27-13 : Protection du transport aérien international publié

A33-4 : Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)

A35-3 : 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)

A32-7 : Harmonisation de la réglementation et des programmes portant sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

L'Assemblée,

Considérant que, même si le transport aérien international est le moyen de transport le plus sûr, on ne peut garantir l'élimination totale de la possibilité d'accidents graves,

Considérant que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile,

Considérant que la politique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l'OACI et ses États contractants,

Considérant qu'il est essentiel que l'OACI et ses États contractants reconnaissent l'importance d'une notification rapide des membres de la famille des victimes d'accidents d'aviation civile, de la récupération rapide et de l'identification précise des dépouilles des victimes, du retour des effets personnels des victimes et de la communication de renseignements précis aux membres de leurs familles,

Reconnaissant le rôle des Gouvernements des personnes victimes d'accidents d'aviation civile dans la notification et l'assistance de leurs familles,

Considérant qu'indépendamment du lieu de l'accident, il est essentiel d'appuyer les membres des familles des victimes et que les leçons découlant de l'apport de cet appui, notamment les procédures et les politiques particulièrement efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États contractants et à l'OACI

afin d'améliorer les opérations d'appui aux familles menées par les États,

Considérant que l'harmonisation de la réglementation sur le traitement des besoins des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles est en outre un devoir humanitaire et une fonction facultative du Conseil de l'OACI visée par l'article 55, alinéa c), de la Convention de Chicago,

Considérant que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles,

Reconnaissant que le transporteur aérien en cause est souvent le mieux placé pour prêter assistance aux familles immédiatement après un accident d'aviation civile,

Notant qu'indépendamment du lieu de l'accident et de l'origine nationale des victimes, les membres de leurs familles ressentent tous certains besoins et émotions humains fondamentaux,

Reconnaissant que l'attention du public continuera à se centrer sur les actions d'investigation des États ainsi que sur les aspects d'intérêt humain des accidents d'aviation civile,

1. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils réaffirment leur engagement à appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles ;

2. *Invite instamment* les États contractants, en collaboration avec l'OACI et d'autres États, à examiner, à élaborer et à mettre en œuvre rapidement des réglementations et des programmes pour appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et les membres de leurs familles ;

3. *Invite instamment* les États qui disposent de réglementations et de programmes relatifs au traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles de les communiquer à l'OACI en vue d'une assistance éventuelle à d'autres États ;

4. *Invite instamment* le Conseil à élaborer des textes pouvant inclure des normes et des pratiques recommandées, en invoquant la nécessité pour les États contractants et leurs transporteurs aériens d'établir des réglementations et des programmes afin d'appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et les membres de leurs familles ;

5. *Demande* au Conseil de lui rendre compte des progrès réalisés à la prochaine session de l'Assemblée.

II^e PARTIE. NAVIGATION AÉRIENNE

COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE, SES ORGANES SUBSIDIAIRES, RÉUNIONS TECHNIQUES ET PARTICIPATION DES ÉTATS

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

A22-4 : Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux

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

A22-29 : Emploi des langues à la Commission de navigation aérienne

A35-14, Appendice B : Réunions mondiales de navigation aérienne

A35-14, Appendice C : Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

A35-14, Appendice L : Réunions régionales de navigation aérienne

A35-14, Appendice T : Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

A32-13 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques

SECRÉTARIAT TECHNIQUE

A35-14, Appendice U : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

POLITIQUE PERMANENTE ET RÈGLES PRATIQUES RELEVANT DU DOMAINE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

A15-9 : Préparation pour les sessions à venir d'exposés récapitulatifs à jour des aspects de la politique permanente de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A14-28, elle a chargé le Conseil de présenter à chacune des sessions suivantes de l'Assemblée, où il serait institué une Commission technique, un projet d'exposé des aspects de la politique permanente de l'Assemblée relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, telle qu'elle se présentera à l'ouverture de la session considérée,

Considérant que l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI adopté par elle à une telle session doit être à jour et représenter la politique telle qu'elle se présente à la fin de cette session,

1. *Décide* d'adopter, à chacune de ses sessions où il sera institué une Commission technique, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'Assemblée relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, à jour à la fin de la session considérée ;

2. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A14-28.

A35-14 : 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 A33-14 (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 33^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 A33-14 (Appendices A à X) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 35^e session,

Considérant que l'exposé des aspects de la politique permanente figurant dans la Résolution A33-14 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 35^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 A33-14 (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. Pour les systèmes aéronautiques complexes, les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis et l'interopérabilité. Pour ces systèmes, toutes spécifications techniques nécessaires pour satisfaire à ces exigences constitueront des appendices aux Annexes. Toutes spécifications techniques détaillées connexes seront placées dans des documents distincts et les Annexes renverront à ces documents au moyen de notes ;

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. Là où le Conseil jugera que cela convient, les éléments élaborés par ces organismes feront 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 concernant des systèmes complexes 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 des systèmes complexes.

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 devront être clairs et concis et que les groupes seront tenus de les respecter ;

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.

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 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.

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. 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 ;
- 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 ;

* 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.

- 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 activités de recherche et développement, d'essai et de démonstration dans le domaine des communications, de la navigation, de la surveillance et de la gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et des services d'aérodrome

L'Assemblée,

Considérant que l'Organisation joue un rôle utile dans la coordination des travaux de recherche et de développement dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome,

Considérant qu'il est important pour les États qui ont entrepris des activités de recherche et de développement de disposer en temps utile de renseignements émanant de l'Organisation sur les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans ces domaines,

Décide que la coordination sur le plan international des activités de recherche et de développement, d'essai et de démonstration liées aux systèmes CNS/ATM et aux services d'aérodrome devra être encouragée sans pour autant entraver la liberté d'action indispensable aux études et aux recherches.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait veiller à ce que soient définis, en temps utile, les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome.

2. Le Conseil devrait encourager les États contractants à fournir à l'Organisation des renseignements à jour sur la nature et l'orientation des projets de recherche et de développement en cours et prévus qui présentent un intérêt notable, pour permettre à l'Organisation de suivre, de coordonner et d'harmoniser ces activités et d'en faire bénéficier tous les États contractants.

APPENDICE J

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 K

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,

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, 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.

2. 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.

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

4. Le Conseil devrait 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 L

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,

Décide :

1. que des réunions régionales de navigation aérienne, convoquées par le Conseil, constitueront le principal moyen pour procéder aux études et révisions complètes qui pourraient être nécessaires pour adapter les plans régionaux à l'évolution des besoins ;

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 (y compris l'exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation et des critères de planification) 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.

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 M

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 N

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 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 délégant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;

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

et déclare en outre :

6. que tout État 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 O

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

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

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 déléguant 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 P

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,

Considérant 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,

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.

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 Q

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 R

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 S

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 T

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 U

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 V

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 W

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 X

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.

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

A33-13 : 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.

ANNEXES, PANS ET MANUELS

A35-14, Appendice A : Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

A35-14, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

A35-14, Appendice E : Manuels et circulaires techniques de l'OACI

PLANS RÉGIONAUX

A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux

A35-14, Appendice K : Élaboration des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

A35-14, Appendice M : Mise en application des plans régionaux

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

MISE EN ŒUVRE

A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux

L'Assemblée,

Considérant qu'il est essentiel d'accentuer les efforts en vue de remédier aux insuffisances graves qui portent préjudice au développement de l'aviation civile internationale,

Considérant que les Résolutions A12-5 (paragraphe 1 et 5 du dispositif), A15-5 (paragraphe 4 du dispositif) et A15-8 H (paragraphe 6 du dispositif) définissent la politique de l'Organisation en ce qui concerne les dispositions propres à encourager et à faciliter la mise en œuvre des plans régionaux,

Considérant que, comme suite à sa Résolution A15-2, elle a réexaminé cette politique et décidé que les résolutions en cause doivent être intégrées en une résolution unique qui indique sa politique permanente en la matière et que, à cette fin, les parties mentionnées ci-dessus des résolutions originales doivent être annulées,

1. *Décide* que l'Organisation devra donner un ordre de priorité élevé aux dispositions propres à encourager et à faciliter la mise en œuvre des plans régionaux conformément à ce qui suit :

- a) les États contractants devraient prendre note de la possibilité de faire appel à des organismes d'exploitation pour remplir les obligations qui leur incombent sur le plan international aux termes de l'article 28 de la Convention ;
- b) les États contractants devraient examiner avec d'autres États de leur région si la mise en œuvre du plan régional qui leur est commun pourrait être facilitée par des arrangements bilatéraux ou multilatéraux ;
- c) il conviendrait d'encourager la tenue de réunions non officielles, convoquées sur l'initiative des États contractants ou du Secrétaire général, en vue de l'étude exclusive des problèmes de mise en œuvre concernant deux ou plusieurs États, lorsqu'il n'existe pas de moyen plus efficace ou plus opportun de résoudre ces problèmes ;
- d) le Conseil devrait aider les États contractants dans la planification et l'élaboration des parties des programmes nationaux intéressant la mise en œuvre des installations et services prévus dans les plans régionaux ;
- e) il conviendrait d'utiliser les moyens disponibles pour aider les États à mettre en œuvre les plans régionaux, en recourant au Programme des Nations Unies pour le développement, aux conseils techniques et à l'assistance des experts du Secrétariat, aux ressources du Secrétariat en matière d'enseignement ;
- f) le Conseil devrait veiller à ce que, en priorité, les bureaux régionaux de l'OACI aident, conseillent et encouragent les États contractants pour qu'ils s'acquittent des responsabilités qui leur incombent aux termes de l'article 28 de la Convention dans la mise en œuvre des parties des plans régionaux qui les concernent et, de plus, il devrait veiller à ce que les bureaux régionaux soient utilisés dans la plus large mesure possible dans l'exécution de ces tâches, notamment celles qui sont mentionnées aux alinéas d) et e) ci-dessus et celles qui découlent de demandes reçues conformément à l'alinéa h) ci-dessous ;
- g) le Conseil devrait faire en sorte que toutes les activités de l'Organisation qui peuvent contribuer à la mise en œuvre

des plans régionaux soient soigneusement coordonnées, en particulier à l'échelon régional ;

- h) lorsqu'un État contractant, après avoir essayé toutes les méthodes et tous les moyens de mise en œuvre des plans régionaux qui le concernent aux termes de l'article 28 de la Convention, éprouve des difficultés qui gênent cette mise en œuvre, il devrait rendre compte à l'OACI et lui demander son aide au sujet des éléments qui, faute de mise en œuvre, pourraient devenir des insuffisances graves ;
- i) le Conseil devrait continuer, en priorité, à aider et encourager les États contractants à s'acquitter des responsabilités qui leur incombent aux termes de l'article 28 de la Convention et à explorer la possibilité pratique de toutes autres solutions propres à assurer la mise en œuvre des installations et des services dont il juge que le défaut ou l'insuffisance compromet gravement le réseau mondial de la navigation aérienne ;

2. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A16-9.

A35-14, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

A35-14, Appendice M : Mise en application des plans régionaux

A35-14, Appendice U : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

PROGRAMME DES TRAVAUX DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

A24-8* : Nouvel examen du programme des travaux dans le domaine de la navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant que, dans son programme des travaux, l'OACI devrait faire porter essentiellement ses efforts sur la solution des problèmes qui ont la plus grande incidence sur le développement de l'aviation internationale et sur la sécurité et la régularité des vols,

* Le paragraphe 2 du dispositif a été remplacé lors de l'adoption de la Résolution A27-6.

Considérant que l'OACI doit utiliser au mieux les ressources limitées dont elle et les États disposent,

1. *Charge* le Conseil de réexaminer d'urgence le programme des travaux de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne et de fixer des priorités pour l'exécution de ses différents points, ainsi que des objectifs et des délais approximatifs d'exécution, selon les besoins, en accordant une attention particulière aux points liés à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité, compte tenu de la documentation présentée au cours de la 24^e session de l'Assemblée et des ressources limitées dont disposent l'OACI et les États ;

2. *Charge* le Conseil de présenter le programme des travaux de l'Organisation aux futures sessions ordinaires de l'Assemblée en précisant les priorités, les objectifs et les délais d'exécution des différents points de ce programme et en combinant la description détaillée du programme donnée dans le Budget-Programme et le Programme des travaux techniques (TWP) de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne.

PROGRAMMES SPÉCIAUX

A31-9 : Mise en application du programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)

A33-16 : Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

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 le taux mondial d'accidents mortels du transport aérien stagne à un niveau peu élevé depuis plusieurs années,

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

Se rendant compte que la perception de la sécurité de l'aviation par le public est essentiellement basée sur le nombre d'accidents d'aviation plutôt que sur le taux d'accidents,

Reconnaissant que pour améliorer le taux d'accidents, il faudra de nouvelles idées, particulièrement des approches proactives et des méthodes fondées sur l'analyse des risques, de la part de tous les intervenants du secteur de l'aviation, à savoir l'OACI, les États, les constructeurs d'aéronefs et les exploitants,

Reconnaissant que l'élément humain du système de l'aviation est d'une importance primordiale pour les initiatives de prévention des accidents et la sécurité de l'aviation,

Notant avec préoccupation que les impacts sans perte de contrôle (CFIT) et les accidents en approche et à l'atterrissage continuent de figurer parmi les plus significatifs du transport aérien,

1. *Souligne* la nécessité de réduire le nombre et le taux d'accidents mortels du transport aérien ;

2. *Prie instamment* les États contractants d'adopter les objectifs du GASP qui concernent une réduction du nombre et du taux mondial d'accidents d'aviation ;

3. *Prie instamment* les États contractants d'avoir la volonté politique d'appliquer les mesures correctrices établies lors des audits USOAP, de combler les carences relevées au cours du processus régional de planification et des activités connexes et de publier les règlements nécessaires à la mise en œuvre des systèmes de sécurité créés dans le cadre du GASP ;

4. *Réaffirme* qu'il est nécessaire de mettre en application les programmes de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT) et la réduction du nombre des accidents en approche et à l'atterrissage (ALAR) ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants d'appuyer les divers éléments du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;

6. *Approuve* le principe suivant lequel, dans le domaine de la sécurité, l'OACI concentre ses efforts sur les activités, prévues ou en cours, qui sont les plus prometteuses pour réduire le taux d'accidents ;

7. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de faire en sorte que toutes les tâches intéressant la sécurité qui relèvent du GASP soient pleinement prises en compte dans le budget de l'OACI, y compris celles qui sont assurées par les bureaux régionaux ;

8. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général de participer aux efforts des États en vue d'améliorer les systèmes actuels de bases de données sur la sécurité et l'échange d'informations liées à la sécurité, et de participer aux activités visant la mise sur pied d'un réseau global d'analyse et de diffusion de renseignements qui tienne compte de la nécessité de protéger adéquatement les renseignements confidentiels et les sources de ces renseignements ;

9. *Encourage* la libre communication des informations liées à la sécurité entre les usagers du système aéronautique, y compris la communication par les États de données sur les accidents et les incidents au système de compte rendu d'accident/incident (ADREP) de l'OACI ;

10. *Prie instamment* tous les États contractants d'examiner et, au besoin, d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de réaliser l'équilibre approprié entre les divers éléments des efforts de prévention des accidents (exemples : réglementation, mise à

exécution, formation, et mesures d'incitation pour encourager les comptes rendus volontaires) et d'encourager un plus grand nombre de comptes rendus volontaires sur les événements qui peuvent toucher la sécurité de l'aviation, et charge l'OACI d'élaborer les politiques et les éléments d'orientation appropriés à cet effet ;

11. *Prie instamment* tous les États contractants de s'assurer que leurs exploitants d'aéronefs, leurs fournisseurs de services et de matériel de navigation aérienne, et leurs organismes de maintenance possèdent les procédures et politiques nécessaires pour assurer la communication volontaire des événements susceptibles de nuire à la sécurité de l'aviation ;

12. *Demande* 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 ;

13. *Encourage* les États à promouvoir les groupes régionaux de sécurité ;

14. *Encourage* les États contractants à promouvoir la création de groupes consultatifs internationaux d'experts en sécurité de l'aviation et en assistance, ou d'autres initiatives appropriées, afin :

- a) de regrouper les efforts, l'expérience et les ressources des pays intéressés, des organisations internationales et régionales, les fabricants et les exploitants d'aéronefs, les institutions financières et autres institutions de financement et de l'OACI ;
- b) d'étudier les questions de la sécurité de l'aviation d'un sous-groupe d'États membres ;
- c) de mettre sur pied un cadre de gestion de la sécurité de l'aviation civile et d'élaborer des recommandations pour renforcer la sécurité et apporter de l'assistance ;

15. *Charge* le Secrétaire général de distribuer régulièrement le GASP par une lettre aux États et sur le site public web de l'OACI ;

16. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à ses futures sessions, un rapport d'avancement sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

A35-16 : Prise en compte des évolutions des spécifications concernant les systèmes d'enregistrement embarqués

L'Assemblée,

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

Considérant que l'établissement de normes internationales contribue à cet objectif,

Reconnaissant l'importance des systèmes d'enregistrement embarqués pour la sécurité de l'exploitation,

Reconnaissant le besoin d'évolution des spécifications de ces systèmes,

1. *Demande* au Conseil de relancer dans les meilleurs délais et en utilisant les moyens appropriés les travaux dans le domaine des enregistreurs de bord, et de traiter en priorité les problèmes posés par les difficultés de recherche et de récupération de ces équipements, l'obsolescence, le nombre insuffisant de paramètres enregistrés et la nécessité de prescrire l'enregistrement des images du poste de pilotage ;

2. *Charge* le Conseil de lui faire rapport à sa prochaine session ordinaire sur la mise en œuvre de la présente résolution.

A35-17 : 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,

Consciente du fait que l'utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que la sécurité peut empêcher la communication des 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,

1. *Charge* le Conseil d'élaborer des orientations juridiques appropriées qui aideront les États à promulguer des lois et des règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité, tout en assurant l'administration appropriée de la justice nationale ;

2. *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 mises au point par l'OACI ;

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

A22-11 : Assistance internationale pour la remise en activité des aéroports internationaux et des installations et services connexes

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

A35-5 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

A32-12 : Suivi de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

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

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

A35-13 : Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

A32-11 : Établissement d'un programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité

A35-6 : Transition vers une approche systémique globale pour la réalisation des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

A33-9 : Correction des carences détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et encouragement de l'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique

A35-7 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité

A35-8 : Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

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

A35-14, Appendice I : Coordination des activités de recherche et développement, d'essai et de démonstration dans le domaine des communications, de la navigation, de la surveillance et de la gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et des services d'aérodrome

A35-14, Appendice J : Coordination des systèmes et sous-systèmes aéronautiques

A33-13 : Utilisation des routes transpolaires

A23-14 : Application de la planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que la mise en service de nouveaux types d'aéronefs peut avoir une incidence importante sur la détermination des besoins nouveaux auxquels doivent répondre les aéroports et les installations et services de navigation aérienne de route,

Considérant que, comme ce fut le cas dans le passé, les États pourraient se voir dans l'obligation de répondre à des besoins dans des conditions désavantageuses parce qu'ils ne disposeraient pas du temps nécessaire à la planification du financement, ou de la mise en œuvre et de l'entretien des installations et services,

Considérant que la mise en service de ces aéronefs peut, en conséquence, exercer une influence décisive sur les résultats de l'exploitation des services de transport aérien international et sur la situation concurrentielle de leurs exploitants,

Considérant que ces circonstances pourraient, à leur tour, avoir une incidence sur les charges qui incombent aux États en leur qualité de représentants de l'intérêt public et en particulier de fournisseurs des aéroports et des installations et services de navigation aérienne de route,

Considérant qu'il s'ensuit de toute évidence que les avantages qu'il est permis d'escompter de la mise en service de nouveaux types d'aéronefs ne pourront être intégralement obtenus que par la participation coordonnée à ce processus des constructeurs de ces aéronefs, des exploitants qui les mettront en service, des exploitants d'aéroports et des États, en leur double qualité de fournisseurs de l'infrastructure aérienne et de représentants de l'intérêt public,

Considérant qu'à cette fin, les États contractants devraient participer à ce processus non seulement en raison de leurs responsabilités précitées mais également en demandant instamment à leurs ressortissants qui s'occupent de la construction et de l'exploitation de ces aéronefs, ainsi que de l'exploitation des aéroports de coopérer à cette coordination,

Considérant que l'ensemble des considérations qui précèdent doit être interprété comme signifiant que le processus exposé n'affectera en aucune façon la liberté de décision des constructeurs, des exploitants d'aéronefs et d'aéroports et des États eux-mêmes,

Considérant qu'à l'issue d'une étude de la question par le Conseil, l'Organisation a institué un système d'information en vue de faciliter une planification coordonnée de la mise en service de nouveaux types d'aéronefs,

1. *Déclare* que pour tirer pleinement avantage de la mise en service de nouveaux types d'aéronefs, il est nécessaire que les constructeurs et les exploitants de ces aéronefs, ainsi que les exploitants d'aéroports et les États en leur qualité de fournisseurs de l'infrastructure aéronautique et de représentants de l'intérêt public procèdent à une planification coordonnée dans toute la mesure possible, de la mise en service de ces aéronefs ;

2. *Charge* le Conseil d'encourager l'application continue de la planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs ;

3. *Prie instamment* les États contractants de prêter le concours nécessaire à l'application de la planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs ;

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A16-5.

A33-11 : Code de conception mondial pour les aéronefs

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

L'Assemblée,

Considérant que la croissance rapide du trafic aérien impose de lourdes exigences aux aéroports et aux systèmes de navigation aérienne et cause de graves problèmes d'encombrement dans certaines régions du monde,

Considérant que des initiatives ont été prises en vue d'atténuer les conséquences les plus graves des déséquilibres entre la demande de trafic aérien et la capacité, à court et à moyen terme,

Considérant que les avantages d'une planification régionale ont été démontrés,

Prenant note de la Résolution A27-10 (Appendice P) sur la coordination du trafic civil et militaire et l'utilisation en commun de l'espace aérien,

Reconnaissant que d'autres mesures, y compris des mesures à plus long terme, seront nécessaires pour accroître la capacité des aéroports et des systèmes de navigation aérienne, afin de faire place de façon plus efficace au trafic aérien futur,

Notant l'intention du Conseil d'inscrire au programme des travaux de l'Organisation dans les domaines de la navigation aérienne et du transport aérien des tâches relatives à la capacité et à l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien,

1. *Prie instamment* les États de prendre des mesures de nature à avoir des effets positifs sur la capacité des aéroports et de l'espace aérien, après consultation des usagers et des exploitants des aéroports et sans préjudice à la sécurité ;

2. *Invite* les États à reconnaître que les aéroports et l'espace aérien constituent un système intégré et que les changements dans les deux domaines devraient être harmonisés ;

3. *Prie instamment* les États de tenir compte des effets qu'ont sur d'autres États les problèmes d'encombrement de leurs aéroports et de leur espace aérien et les incidences des mesures qu'ils prennent afin de résoudre ces problèmes ;

4. *Invite* les États à envisager la possibilité d'assouplir les restrictions d'exploitation pour les avions conformes aux spécifications du Chapitre 3 de l'Annexe 16, notamment en ce qui concerne les couvre-feux nocturnes et/ou le contingentement à l'arrivée de ces avions en dehors des horaires établis ;

5. Charge le Conseil :

- a) de veiller à ce que, dans l'élaboration de nouvelles SARP et PANS, il soit dûment tenu compte de leur influence sur la capacité des aéroports et de l'espace aérien ;
- b) lors de l'examen des travaux de l'Organisation dans les domaines de la navigation aérienne et du transport aérien qui ont trait à l'encombrement de l'espace aérien, en même temps que la planification mondiale, de porter attention à la délégation des tâches selon les zones géographiques ou selon les sujets, d'assurer une coordination efficace de manière à éviter tout double emploi avec les activités d'autres organisations internationales, et de mettre plus largement l'accent sur les responsabilités régionales dans la mise en place de solutions plus rapides et mieux adaptées aux problèmes régionaux.

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

**NAVIGABILITÉ ET EXPLOITATION
DES AÉRONEFS**

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

A35-14, Appendice G : Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite

A23-13 : Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale

L'Assemblée,

Considérant qu'il est d'intérêt pour l'aviation civile internationale que les arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage, soient facilités,

Considérant que les dispositions internationales en vigueur ne comportent pas d'empêchement absolu à l'exécution de tels arrangements,

Considérant que, entre autres, l'Annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale n'empêche pas l'État d'immatriculation de déléguer à un autre État le pouvoir d'exercer les fonctions qui lui incombent en vertu de cette Annexe,

Considérant qu'une telle délégation peut faciliter dans certains cas l'exécution d'arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage,

Considérant qu'une telle délégation ne peut être faite que sous réserve des droits des États tiers,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale a été élaborée avant que la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs sur le plan international, particulièrement sans équipage, soient devenus d'un usage très répandu,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale impose à l'État d'immatriculation des responsabilités dont il peut s'acquitter lorsque l'aéronef est exploité par un exploitant de cet État, comme c'est normalement le cas, et dont il ne pourra peut-être pas s'acquitter convenablement dans le cas où un aéronef immatriculé dans cet État est loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage, par un exploitant d'un autre État,

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'État dont est ressortissant un exploitant de l'aéronef loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage tant que l'amendement à la Convention (article 83 *bis*) n'entrera pas en vigueur,

Considérant que la sécurité et l'économie du transport aérien international risquent d'être compromises par l'absence, dans le texte actuel de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de dispositions qui définissent clairement les responsabilités afférentes aux aéronefs loués, affrétés ou banalisés, particulièrement sans équipage,

Considérant que les cas de location, d'affrètement et de banalisation sont devenus sensiblement plus nombreux et posent de graves problèmes,

Considérant que les dispositions des Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale qui concernent les délégations de pouvoirs d'un État à un autre pour accomplir certaines fonctions ne peuvent être invoquées que sans préjudice des droits des États tiers,

Considérant que le droit de certains États contractants n'est pas davantage adapté à cette situation,

Considérant que le problème fondamental de la responsabilité finale de l'État d'immatriculation en la matière ne sera pas résolu tant que l'amendement à la Convention (article 83 *bis*) n'entrera pas en vigueur,

1. Félicite le Conseil des mesures qu'il a prises jusqu'à présent en vue de faciliter la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs, d'une part en adoptant divers amendements aux Annexes à la Convention de Chicago et, d'autre part, en faisant

procéder par un groupe de travail, puis par un sous-comité spécial du Comité juridique, à l'étude d'un texte approprié ;

2. *Déclare* que la question de la location, de l'affrètement et de la banalisation d'aéronefs continue de poser de graves problèmes qui doivent être résolus ;

3. *Demande instamment* que dans les cas où l'exécution d'arrangements de location, d'affrètement et de banalisation d'aéronefs, particulièrement d'aéronefs sans équipage, en serait facilitée, l'État d'immatriculation desdits aéronefs délègue à l'État de l'exploitant, dans la mesure jugée nécessaire, les fonctions qui lui incombent en vertu des dispositions de l'Annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ;

4. *Demande instamment* qu'en pareil cas l'État de l'exploitant apporte à sa réglementation nationale, si cela est nécessaire, les modifications qui s'imposent pour lui permettre d'accepter une telle délégation de fonctions et de contraindre l'exploitant à remplir les obligations qu'impose l'Annexe 6 ;

5. *Invite* tous les États contractants dont le droit s'opposerait à la location, à l'affrètement ou à la banalisation des aéronefs à en réviser en temps utile les dispositions, en vue de lever ces obstacles et d'étendre leur compétence afin de mieux être en mesure d'assumer les nouvelles fonctions et obligations qui pourraient leur être attribuées en qualité d'État de l'exploitant ;

6. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A18-16, A21-22 et A22-28.

A35-5 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

LICENCES DU PERSONNEL ET ENSEIGNEMENT

A16-7 : Enseignement technique aéronautique

A21-24 : Le trait drépanocytaire et l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que le respect scrupuleux des aspects médicaux de l'aviation civile dans la mesure où ils affectent les membres d'équipage, les passagers et les tiers à la surface et en vol, constitue une partie intégrante des responsabilités générales

des États contractants et de l'OACI en matière de sécurité aérienne,

Considérant que des centaines de milliers de porteurs du gène drépanocytaire ont volé et continuent chaque année de voler dans des aéronefs pressurisés ou non pressurisés aux diverses altitudes d'exploitation normales et par tous les temps,

Considérant que certaines compagnies aériennes internationales ont déjà modifié leur attitude à cet égard et emploient maintenant des porteurs du trait drépanocytaire parmi leur personnel commercial de bord,

Décide :

1. que les États contractants devraient être instamment priés de mettre en œuvre, s'ils ne l'ont déjà fait, des moyens aux fins ci-après :

- a) conseiller l'administration de l'aviation civile internationale sur toutes les questions de médecine aéronautique relative à la délivrance des licences ;
- b) enquêter sur les problèmes éventuels de santé en rapport avec le vol ;
- c) fournir des experts médicaux pour enquêter sur des incidents survenus pendant le vol ou en rapport avec le vol ;
- d) effectuer des recherches sur les aspects médicaux de la sécurité aérienne ;
- e) donner des conseils sur les problèmes nationaux ou internationaux d'ordre médical qui ont une incidence sur l'aviation ;

2. qu'une liaison étroite sur ces questions devrait être maintenue entre les États ainsi qu'avec le Secrétariat de l'OACI ;

3. que le dépistage des traits ou états quelconques des individus devrait être fondé exclusivement sur des considérations médicales ;

4. que les États contractants devraient être informés que la simple présence du trait drépanocytaire chez un candidat ne devrait pas, à elle seule, être invoquée pour éliminer ce candidat à un poste de membre du personnel navigant dans l'aviation civile, s'il n'y a pas d'indices médicaux positifs prouvant l'inaptitude.

A29-16 : Rôle de l'OACI dans la prévention de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail

L'Assemblée,

Considérant que sa Résolution A27-12 priait instamment le Conseil d'élaborer avec un haut degré de priorité des mesures concrètes pour prévenir et éliminer l'abus de substances toxiques

par des membres d'équipage, contrôleurs de la circulation aérienne, mécaniciens et autres employés de l'aviation civile internationale et lui demandait en outre de proposer, après un complément d'étude, des mesures concrètes concernant les problèmes liés aux drogues dans l'aviation civile internationale.

Considérant que l'abus de substances toxiques par les employés de l'aviation civile peut gravement compromettre la sécurité de l'aviation,

Considérant que l'OACI a amorcé des gestes concrets en vue de mettre au point des mesures pour que les lieux de travail de l'aviation civile soient exempts d'abus de substances toxiques en accélérant l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires axés sur les programmes éducatifs liés à la prévention de l'abus desdites substances,

Considérant que la Commission de navigation aérienne a demandé au Secrétariat d'accélérer l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires,

Considérant qu'il appartient à la collectivité de l'aviation civile internationale de faire en sorte que le personnel de l'aviation civile soit conscient des dangers que présente l'abus de substances toxiques,

1. *Appuie* fermement l'élimination permanente de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail de l'aviation civile et encourage l'ensemble de la collectivité de l'aviation civile internationale à consentir des efforts de coopération pour instruire le personnel des dangers de l'abus de ces substances et, lorsque cela est jugé nécessaire, pour prendre des mesures permettant de détecter et de décourager cet usage, ainsi que de garantir par de tels efforts que l'abus desdites substances ne sera jamais répandu ni toléré au sein de l'aviation civile internationale ;

2. *Prie instamment* le Conseil, conformément à la Résolution A27-12, d'accorder un haut degré de priorité, dans le cadre du Programme des travaux techniques, à l'accélération des travaux de rédaction et de publication d'éléments indicatifs comportant des mesures qui pourraient être mises en application par les États contractants et de tenir ou organiser les colloques ou les séminaires jugés nécessaires pour aider les États contractants à tenir les lieux de travail de l'aviation civile à l'écart de la menace de l'abus de substances toxiques et pour les instruire à ce sujet ;

3. *Demande* au Conseil de poursuivre l'effort qu'il a entrepris pour s'informer :

- a) de l'existence et de la croissance de la menace que l'abus de substances toxiques pose pour la sécurité de l'aviation civile internationale ;
- b) des efforts déployés par les États contractants pour appliquer des mesures de prévention ;

4. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en application de la présente Résolution.

A33-12 : Harmonisation des programmes de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool

L'Assemblée,

Considérant que depuis plus de 50 ans l'OACI s'acquitte de ses fonctions avec efficacité et efficacité conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale,*

Considérant que les objectifs fondamentaux de l'Organisation exprimés à l'article 44 de la Convention de Chicago et les fonctions du Conseil exprimées aux articles 54 et 55 restent d'une importance capitale,

Considérant qu'il faut remercier le Conseil et le Secrétaire général des progrès réalisés en matière d'élimination de l'abus d'alcool et de drogues par le personnel aéronautique critique pour la sécurité,

Considérant qu'il reste nécessaire d'arriver à une politique cohérente relative à la mise en œuvre par les autorités nationales de règlements pour la prévention et la répression de l'abus d'alcool et de drogues par le personnel critique pour la sécurité en aviation,

Considérant que l'Organisation se voit confrontée à de nouveaux défis en évolution rapide dans les domaines technologique, économique, social et juridique,

Considérant que la réponse à ces défis influe sur la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant qu'il est nécessaire que l'OACI réponde efficacement à ces défis,

1. *Charge* le Conseil de revoir les orientations existantes en vue d'y apporter des améliorations visant à aider les États à élaborer des programmes de prévention et de dépistage cohérents ;

2. *Charge* le Conseil d'étudier ces questions et d'élaborer les dispositions OACI nécessaires pour assurer la cohérence des programmes de dépistage et de répression de la consommation abusive d'alcool et de drogues des États contractants pour le personnel dont les activités sont critiques pour la sécurité ;

3. *Encourage* les États contractants à promouvoir la cohérence de leurs programmes de prévention et de dépistage.

A32-16 : Connaissance de la langue anglaise pour les communications radiotéléphoniques

L'Assemblée,

Considérant que de récentes enquêtes importantes ont révélé qu'un manque de connaissance et de compréhension de la langue anglaise par les équipages techniques et les contrôleurs de la circulation aérienne avait contribué aux accidents,

Considérant que pour empêcher que de tels accidents ne se produisent, il est essentiel que l'OACI élabore des moyens pour que tous les États contractants prennent des mesures afin de faire en sorte que le personnel du contrôle de la circulation aérienne et les équipages techniques participant aux opérations aériennes dans les espaces aériens où il est nécessaire d'employer la langue anglaise soient aptes à établir et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais,

Prie instamment le Conseil de charger la Commission de navigation aérienne d'examiner cette question en lui accordant une haute priorité et de terminer de renforcer les dispositions pertinentes de l'Annexe 1 et de l'Annexe 10 dans le but d'obliger les États contractants à prendre des dispositions pour faire en sorte que le personnel du contrôle de la circulation aérienne et les équipages techniques participant aux opérations aériennes dans les espaces aériens où il est nécessaire d'employer la langue anglaise soient aptes à établir et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais.

A35-14, Appendice G : Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite

A35-14, Appendice H : Formation aéronautique

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

A35-14, Appendice V : Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation

A35-14, Appendice W : Sécurité de vol et facteurs humains

A31-10 : Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile

A33-17 : Non-divulgaration de certains éléments sur les accidents et incidents

UNITÉS DE MESURE

A35-14, Appendice F : Unités de mesure

INSTALLATIONS, SERVICES ET PERSONNEL AU SOL

A35-14, Appendice N : Délimitation des espaces aériens ATS

A35-14, Appendice O : Fourniture des services de recherches et de sauvetage

A35-14, Appendice P : Coordination de la circulation aérienne civile et militaire

A35-14, Appendice Q : Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

A35-14, Appendice R : Vérification au sol et en vol des aides radio à la navigation

A35-14, Appendice S : Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

A32-16 : Connaissance de la langue anglaise pour les communications radiotéléphoniques

MESURES TECHNIQUES CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

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

A35-9 : 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

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

III^e PARTIE. TRANSPORT AÉRIEN

POLITIQUE PERMANENTE DU TRANSPORT AÉRIEN

A35-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

Introduction

L'Assemblée,

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'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 au niveau national aussi bien qu'international,

Considérant qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires au développement du 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, études et statistiques,

Considérant que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation 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 35^e session de l'Assemblée :

- Appendice A — Réglementation économique
- 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 secondar 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 A33-19.

APPENDICE A

Réglementation économique

Section I. Accords et arrangements

L'Assemblée,

Considérant qu'elle estime qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune possibilité d'aboutir à un accord multilatéral complet et universel, même si 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 renforce l'exploitation des services réguliers internationaux et 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 équitables et raisonnables, et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens, est une question d'importance majeure pour l'économie de beaucoup d'États,

Considérant que les règles et conditions dont sont assortis les tarifs aériens internationaux devraient éviter les complications injustifiées, être uniformes dans la mesure du possible et protéger équitablement les intérêts des usagers,

Considérant que les gouvernements ont une responsabilité en matière de tarifs, en application de leur législation nationale et des obligations en vertu d'accords bilatéraux et autres accords de services aériens,

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 protégée ;

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 bilatéraux 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 tarifs internationaux ainsi que les règles et conditions dont sont assortis ces tarifs ;

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

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 d'inviter les États contractants à 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 en développement 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,

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 conjoints 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. Systèmes informatisés de réservation

L'Assemblée,

Considérant la nécessité, en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, de définir les principes d'application mondiale fondés sur la transparence, l'accessibilité et la non-discrimination afin de favoriser la concurrence entre les compagnies aériennes et entre ces systèmes, de procurer aux usagers du transport aérien international un accès au plus large choix possible d'options pour répondre à leurs besoins, et d'éviter l'abus de ces systèmes, qui peut conduire à des pratiques néfastes dans la distribution des produits des transporteurs aériens,

1. *Prie instamment* les États contractants :
 - a) de suivre le *Code de conduite révisé de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation* adopté par le Conseil le 25 juin 1996 ;
 - b) d'utiliser selon les besoins les modèles de clause approuvés par le Conseil à la même date, pour renforcer et compléter le Code ;
 - c) de coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional afin d'atténuer les difficultés liées à l'introduction et à l'exploitation des systèmes informatisés de réservation dans les diverses parties du monde ;

2. *Demande* au Conseil de réviser le Code de l'OACI sur les SIR lorsqu'il le faudra.

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 être basés sur l'objectif général d'un changement graduel, progressif, ordonné et protégé vers l'accès aux marchés ainsi que sur les intérêts de tous les États contractants en vue d'assurer 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 de Chicago, 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. *Prie* l'Organisation mondiale du commerce, et 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 progressive 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 l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation concernées et rassemblé les recommandations et autres éléments indicatifs qui en ont résulté,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des conseils 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 les conseils figurant dans le Doc 9587 soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants.

APPENDICE B

Statistiques

L'Assemblée,

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 l'OACI a mis sur pied une base de données statistiques intégrée afin de fournir aux États contractants et aux autres utilisateurs un système efficace en ligne pour la validation, le stockage et l'extraction des 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 en statistiques ou en comptabilité, d'examiner les problèmes statistiques des États contractants et de l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et à améliorer l'uniformité des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États contractants, le fond et la forme des analyses et des publications et la rapidité de leur diffusion par l'Organisation ;

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 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 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 à long terme et à moyen terme des tendances et de l'évolution de l'aviation civile d'un caractère général aussi bien que d'un caractère particulier et qui comporteraient, lorsque cela est possible, des données régionales ainsi que des données mondiales, et de mettre ces prévisions à la disposition des États contractants ;

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 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 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 qu'il est essentiel que les États contractants continuent de poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale du transport aérien, tout en protégeant les opérations de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

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 aéroports par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

1. *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 ;

2. *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 ;

3. *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 ;

4. *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. Mise en application de l'Annexe 9

L'Assemblée,

Considérant que la mise en application des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, visant à améliorer les procédures aux points de contrôle frontalier pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, des marchandises et de la poste, est indispensable à l'efficacité du transport aérien,

1. *Prie instamment* les États contractants d'accorder une attention spéciale aux obligations que leur imposent les articles 22, 23 et 24 de la Convention et d'accroître leurs efforts en vue d'appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *Prie instamment* les États contractants de procéder, au moins une fois par an, à un examen critique des différences qui existent, sur leur territoire, entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions de la dernière édition de l'Annexe 9, et de faire un effort particulier pour modifier leurs politiques de manière à éliminer ces différences ;

3. *Prie instamment* chaque État contractant de notifier à l'Organisation l'état d'avancement, sur son territoire, de la mise en application de l'Annexe 9, conformément à l'article 38 de la Convention ;

4. *Demande* au Conseil d'examiner lorsque c'est nécessaire ou, au minimum, une fois tous les trois ans, la mise en application

de l'Annexe 9 et d'indiquer les points qui appellent une intensification des efforts de mise en œuvre de la part des États contractants.

Section III. 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 constitue, pour l'État de transit ou de destination, une garantie que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

Considérant que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a demandé à l'OACI d'envisager des moyens de renforcer la coopération internationale afin de lutter contre l'introduction clandestine d'étrangers, tout en insistant sur le fait que ces efforts ne devraient pas compromettre la protection accordée aux réfugiés par le droit international,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies et le Conseil économique et social ont demandé aux États membres de mettre en place ou de renforcer les procédures facilitant la détection des documents de voyage falsifiés, de coopérer bilatéralement et multilatéralement en vue d'empêcher l'usage de documents frauduleux, et de prendre des mesures pénales contre la production et la distribution de documents de voyage frauduleux ainsi que l'usage indu de l'aviation commerciale internationale,

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'usage indu de passeports authentiques par des titulaires de plein droit en vue de faciliter la commission d'un délit, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

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. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux entrepris pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, y compris la préparation éventuelle des SARP et éléments indicatifs nécessaires, pour aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage.

Section IV. 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 de 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.

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 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 A35-5, *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, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du*

transport aérien international, 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 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 est traitée séparément dans la Résolution A35-5, *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,

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, dans une mesure croissante, les États contractants confient l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités autonomes et utilisent des installations et services multinationaux de navigation aérienne pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

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 de façon active au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne ;

3. *Demande* au Conseil de fournir des avis économiques, organisationnels et gestionnels aux États contractants sur la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne ;

4. *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 ;

5. *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 et les coûts des transporteurs aériens 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.

A35-5 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

A35-14 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

A29-14 : Vols humanitaires

A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

A27-12 : Rôle de l'OACI dans la répression de l'abus et du trafic illicite des drogues par la voie aérienne

A22-14 : Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques

IV^e PARTIE. FINANCEMENT COLLECTIF

A1-65 : Politique relative à l'aide collective

Il est décidé :

1. Que l'aide financière et technique par l'intermédiaire de l'OACI destinée à améliorer les installations et les services de navigation aérienne et à les rendre bien adaptés à l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des lignes aériennes internationales, devrait être fournie dans le cadre du Chapitre XV de la Convention et en conformité des principes de base et des règles générales exprimés dans l'Annexe 1 de la présente résolution :

Annexe 1 à la Résolution A1-65

Établissement de la politique générale de l'OACI en ce qui concerne l'aide collective à fournir pour les services de navigation aérienne, conformément au Chapitre XV de la Convention

1. But de l'aide financière et technique

L'aide technique et financière accordée par l'OACI, conformément au Chapitre XV de la Convention relative à l'aviation civile internationale, doit servir à créer et mettre en œuvre des installations et services de navigation aérienne bien adaptés à l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux, dans les régions de souveraineté indéterminée, en haute mer, et sur le territoire des États qui n'ont pu établir les installations nécessaires.

Les installations et services de navigation aérienne qui peuvent faire l'objet d'une telle intervention comprennent notamment :

- 1) Les aérodromes et les installations au sol servant à la navigation aérienne.
- 2) Les services de contrôle du trafic aérien.
- 3) La protection météorologique.
- 4) Les services de recherches et de sauvetage.
- 5) Les installations de télécommunication et d'aide radio-électrique à la navigation aérienne.

Le système d'aide technique et financière par l'intermédiaire de l'OACI n'exclut nullement la possibilité pour les États

contractants d'assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'installations et services de navigation aérienne sur une base collective, sans avoir recours à l'OACI.

2. Définitions

Dans ce qui suit, on emploiera la terminologie définie ci-dessous :

Un État *demandeur* est un État qui fait une demande d'aide financière et technique soit de sa propre initiative soit à la suite d'une initiative du Conseil prise en vertu de l'article 69 de la Convention.

Un État *assisté* est un État qui reçoit une aide technique et financière par l'intermédiaire de l'OACI.

Un État *intéressé* est un État qui en réponse à une demande de l'OACI s'est déclaré disposé à envisager la possibilité de participer à un programme d'aide collective relatif à une installation ou un service de navigation aérienne.

L'État *participant* est l'État qui a consenti à contribuer à un programme d'aide collective.

3. Principes fondamentaux

L'aide financière et technique sera accordée conformément aux principes fondamentaux suivants :

3.1 L'adhésion purement volontaire des États contractants à tout projet d'aide financière et technique mis en œuvre par l'OACI est une règle fondamentale en la matière.

3.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale est, par le truchement du Conseil, l'organisme international auquel il appartient de déterminer si les installations et services actuels de navigation aérienne sont bien adaptés à l'exploitation des services aériens internationaux, quels sont les besoins nouveaux à cet égard, et de prendre, sans délai, des mesures en vue de répondre à ces besoins.

3.3 L'aide financière et technique accordée par l'OACI doit servir à créer et mettre en œuvre des installations et des services de navigation aérienne qui soient suffisants (et simplement suffisants) pour les besoins de la navigation aérienne, conformément aux standards établis et en tenant compte des pratiques recommandées en application de la Convention.

3.4 Aux termes de l'article 28 de la Convention, l'État contractant est responsable de l'établissement sur son propre territoire des installations et services de navigation aérienne. Tout État contractant devra utiliser jusqu'à l'extrême limite tous les moyens dont il dispose pour mettre sur pied les installations et les services de navigation aérienne nécessaires avant de faire appel à l'aide de l'OACI.

3.5 L'OACI prendra, si elle reçoit une demande à cet effet, des mesures en vue d'assurer une aide collective et d'organiser les installations et les services aériens nécessaires en haute mer, dans les régions de souveraineté indéterminée et exceptionnellement sur le territoire des États non contractants.

3.6 L'OACI devra s'assurer dans chaque cas que les circonstances justifient l'aide financière et technique de l'Organisation.

3.7 L'OACI ne mettra en œuvre le système d'aide financière et technique que si l'État assisté accepte de participer et de coopérer effectivement aux mesures qui permettent une création économique des installations et services.

3.8 L'OACI garantira aux États participants que leurs fonds seront utilisés sous son contrôle, afin que le but recherché soit atteint de la façon la plus économique.

3.9 Tout accord relatif à l'aide financière et technique de l'OACI devra, en principe, prévoir le paiement d'une taxe d'usage raisonnable à la charge de ceux qui utilisent les installations et services en cause. Celle-ci devra être établie d'après des règles analogues à celles qui sont de pratique courante dans les États contractants. Si la gratuité d'utilisation des installations et services similaires est habituellement accordée aux usagers, une telle pratique peut être provisoirement adoptée avec l'assentiment des États intéressés et pour une période de temps à fixer dans l'accord.

3.10 L'OACI s'efforcera dans toute la mesure du possible d'aider l'État assisté à exercer les droits qui lui sont dévolus aux termes de l'article 75 de la Convention.

4. Règles générales

Les mesures prises par le Conseil en vertu du Chapitre XV de la Convention s'inspireront des règles générales exprimées ci-après :

4.1. Règles financières

4.1.1 Dans chaque cas d'aide financière et technique, le Conseil examinera quelles sont les méthodes appropriées pour le financement des installations ou services de navigation aérienne nécessaires ; mais, en général, ce financement sera effectué sur une base collective par les États qui bénéficieront des installations ou services de navigation aérienne en cause.

4.1.2 La répartition des contributions en nature ou en espèces sera fixée par un accord entre les États participants, l'État assisté

et l'OACI. Pour la détermination de ces contributions il y aura lieu de tenir compte des avantages obtenus.

4.1.3 Le terrain nécessaire à l'établissement ou au développement des installations ou services et qui sera fourni par l'État assisté aux termes de l'article 72 de la Convention, sera considéré comme constituant une part de sa contribution à l'organisation de ces installations ou services.

4.1.4 Tout accord en vue de fournir une aide collective doit prévoir la destination définitive du terrain, des bâtiments et de l'équipement prévus par cet accord, sans préjudice de l'application de l'article 75 de la Convention.

4.1.5 Tout accord d'assistance collective devra comporter une clause aux termes de laquelle les États participants devront rembourser à l'OACI tous les frais extraordinaires d'enquêtes, de négociations, de conférences et les autres dépenses relatives à la réalisation du projet.

4.1.7 Les frais d'exploitation et d'entretien d'une installation ou d'un service assurés grâce à l'OACI sur le territoire d'un État assisté devront, autant que possible, être supportés par cet État. Toutes les taxes d'usage mises en vigueur par l'État assisté seront perçues et utilisées conformément aux termes de l'accord en vertu duquel l'installation ou le service auront été organisés (voir paragraphe 3.9) ou, à défaut, conformément aux recommandations du Conseil.

4.1.8 L'État assisté ne pourra percevoir aucun droit de douane ni aucune autre taxe sur l'équipement ou le matériel nécessaires à la construction, à l'exploitation ou à l'entretien des installations ou services organisés grâce à l'OACI.

4.2. Règles relatives à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des installations et services de navigation aérienne

4.2.1 La construction, l'exploitation et l'entretien des installations ou services ne seront entrepris par des personnes employées directement par l'OACI que dans des cas exceptionnels et lorsque des considérations d'efficacité ou d'autres facteurs importants l'exigeront impérativement.

4.2.2 L'OACI tiendra à jour une liste d'experts techniques établie d'après les noms soumis à l'OACI par les États contractants, afin de pouvoir obtenir rapidement, lorsque la nécessité se présentera, les conseils ou l'assistance technique requise.

4.2.3 Les contrats relatifs à l'exécution des travaux, à l'exploitation ou à l'entretien d'une installation ou d'un service assurés au moyen de fonds fournis sur une base collective par des États participants et par l'intermédiaire de l'OACI seront établis de préférence au nom du gouvernement de l'État assisté ; mais si cela est jugé impossible, le Conseil de l'OACI passera par l'intermédiaire d'un organisme public ou privé qui, sous le contrôle de l'OACI, prendra toutes les mesures nécessaires, procédera aux études, à la négociation de contrats, et dirigera la

construction, l'exploitation et les travaux d'entretien des installations ou services en cause. Ces intermédiaires peuvent être des gouvernements, organismes ou personnes compétentes agréées par les gouvernements des États participants et de l'État assisté. C'est seulement dans des cas exceptionnels que l'OACI passera le contrat en son propre nom.

4.2.4 En règle générale, les contrats seront passés après appel à la concurrence mais l'autorité chargée de passer un contrat sera libre de choisir le concurrent le plus qualifié pour exécuter le travail et ne sera pas tenue de traiter avec le moins-disant.

4.2.5 Lorsqu'un contrat doit être passé au nom du gouvernement d'un État assisté, les États participants peuvent exiger l'approbation préalable du Conseil.

4.2.6 Le personnel, les entrepreneurs, la main-d'œuvre et les matériaux de l'État assisté seront utilisés dans toute la mesure du possible, sous réserve de considérations d'efficacité et d'économie.

4.3. Règles relatives à la formation du personnel

4.3.1 L'OACI aidera, s'il y a lieu, un État demandeur à former son personnel destiné à assurer l'exploitation et l'entretien des installations ou services de navigation aérienne, soit par l'intermédiaire d'un organisme public ou privé, soit, dans des cas exceptionnels, en fournissant ses propres instructeurs. Le contrat relatif à la formation du personnel sera établi conformément aux dispositions générales des paragraphes 4.2.3 et 4.2.6.

4.3.2 L'aide en cause peut comprendre :

4.3.2.1 La formation de personnel considérée comme faisant partie intégrante d'un projet comportant la construction ou l'exploitation et l'entretien d'installations ou services financés par l'intermédiaire de l'OACI.

4.3.2.2 La désignation par l'intermédiaire de l'OACI d'instructeurs destinés à assurer la formation du personnel sur le territoire d'un État demandeur.

4.3.2.3 La formation du personnel en dehors même du territoire de l'État demandeur.

4.3.3 Toute assistance pour la formation du personnel, assurée conformément aux termes du Chapitre XV de la Convention par le gouvernement d'un État ou par un organisme privé, sera fournie au nom de l'OACI et conformément aux standards prescrits par l'OACI.

4.4. Règles générales de procédure

4.4.1 Toute demande d'aide financière et technique devra, avant de pouvoir être examinée par le Conseil, être assortie d'une documentation justificative faisant ressortir en particulier les mesures prises par l'État demandeur en application des principes formulés au paragraphe 3.4 ci-dessus.

4.4.2 Lorsqu'un État demandeur déposera une demande d'aide, et que le Conseil aura décidé qu'effectivement l'aide de l'OACI est nécessaire, ou lorsque l'OACI interviendra de sa propre initiative conformément aux termes de l'article 69 de la Convention, le Conseil devra tout d'abord porter le cas à la connaissance des États susceptibles d'être intéressés, et les inviter à formuler leurs observations dans un délai déterminé. La consultation portera en particulier sur la question de savoir si oui ou non l'État est disposé à participer à un programme d'aide collective aux installations et aux services considérés.

4.4.3 Le Conseil, après enquête, et s'il y a lieu expertise portant sur les divers éléments de l'affaire, devra poursuivre ses consultations avec les États intéressés et convoquer, s'il y a lieu, une conférence de ces États afin d'arriver à une décision rapide sur les mesures à prendre.

4.4.4 L'OACI fera tout le nécessaire pour que tous les États intéressés, y compris le demandeur, soient tenus au courant de tout ce qui concerne l'instruction de l'affaire ; en particulier l'État demandeur devra être mis en mesure de participer à toute enquête sur son territoire qui serait faite au cours de l'instruction.

A14-37 : Élargissement de la participation des États usagers aux accords de financement collectif

L'Assemblée,

Considérant que la politique de l'Organisation dans le domaine de l'aide collective reste en vigueur telle qu'elle est définie au Chapitre XV de la Convention et dans la Résolution A1-65,

Considérant que, conformément à cette politique, des accords ont été conclus pour le financement collectif de certains services de navigation aérienne dans diverses régions du monde,

Considérant que la plupart des États dits usagers dont les avions survolent ces régions, et qui par conséquent tirent avantage desdits services, ont signé d'emblée lesdits accords ou y ont adhéré par la suite,

1. *Prend acte* avec satisfaction des efforts déployés par le Conseil et par son Président pour obtenir l'adhésion aux accords de financement collectif de tous les États usagers, efforts qui ont abouti dans certains cas ;

2. *Prie instamment* les États usagers qui 1) ne contribuent pas encore aux charges résultant de l'application des accords de financement collectif, ou 2) n'y contribuent qu'en partie conformément à des arrangements conclus antérieurement avec le Conseil, d'envisager aussitôt que possible d'adhérer à ces accords ou, en tout cas, de contribuer intégralement aux charges qui en résultent ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre ses efforts en vue d'obtenir la plus large participation possible des États usagers aux accords de financement collectif.

A16-10 : Aspects économiques, financiers et de financement collectif de la mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que, dans ses Résolutions A12-5 (3 et 4) et A15-5 (1 et 2), elle a défini certaines politiques de l'Organisation concernant les aspects économiques, financiers et de financement collectif de la mise en œuvre, ainsi que l'application correspondante du Chapitre XV de la Convention,

Considérant que, par sa Résolution A15-2, elle a chargé le Conseil d'étudier et de lui soumettre, lors de sa session suivante, un nouveau texte dans lequel seraient classées et intégrées les résolutions en vigueur, y compris celles de sa 15^e session,

Considérant que les politiques définies dans les résolutions mentionnées ci-dessus doivent être intégrées en une résolution unique qui indique sa politique permanente en la matière et que, à cette fin, les résolutions originales devraient être annulées en totalité ou en partie,

1. *Prie instamment* les États contractants, tant usagers que fournisseurs, d'examiner attentivement, notamment aux réunions

régionales, la justification économique des installations et services de navigation aérienne projetés, de façon que les besoins bien fondés de l'aviation civile internationale soient satisfaits sans qu'il en résulte une dépense hors de proportion avec les avantages retirés et, à cet effet, invite le Conseil à aider les États, autant qu'il le pourra, lorsqu'ils examinent et évaluent les aspects économiques et financiers des plans régionaux ;

2. *Rappelle* aux États contractants que, lorsqu'ils ne sont pas en mesure de s'acquitter par leurs propres moyens des obligations que leur impose la Convention en ce qui concerne la mise en œuvre des plans régionaux, ils devraient explorer la possibilité de réaliser cette mise en œuvre en recourant à des emprunts pour les dépenses en capital, à des organismes d'exploitation, à l'assistance technique, dans les différentes formes sous lesquelles elle peut être disponible, ou à d'autres moyens compatibles avec les dispositions de la Convention, avant de s'adresser à l'OACI pour faire appel aux mesures de financement collectif prévues au Chapitre XV de la Convention ;

3. *Invite* les États contractants à demander des renseignements à l'OACI, selon les besoins, lorsqu'ils examineront ces différentes possibilités ;

4. *Charge* le Conseil de guider et d'aider les États contractants au sujet du paragraphe 2 ci-dessus.

V^e PARTIE. QUESTIONS JURIDIQUES

A31-15 : 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 compréhensifs 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 31^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 et A27-3.

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 sa Résolution A27-3 relative à la ratification des Protocoles portant amendement de la Convention de Chicago ainsi que des instruments de droit privé et autres instruments élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Notant avec préoccupation que les progrès réalisés dans la ratification des Protocoles d'amendement susmentionnés, notamment ceux qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* de la Convention de Chicago, 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 de ces amendements,

Reconnaissant la nécessité d'accélérer 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 concernent les articles 3 *bis* et 83 *bis*, les dispositions finales, l'article 56 (1989) et l'article 50, alinéa a) (1990)] ;

Prie instamment tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les autres instruments de droit aérien international, en particulier les Protocoles n^{os} 3 et 4 (1975) portant amendement du « Régime de Varsovie », aussitôt que possible ;

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.

A7-5 : Constitution révisée du Comité juridique

A35-9 : 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

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

A23-13 : Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale

A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

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

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

A32-19 : Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée le 7 décembre 1944 (la « Convention de Chicago »), donne à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) le mandat d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de

promouvoir la planification et le développement du transport aérien international,

Considérant que le concept des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI utilisant la technologie satellitaire a été adopté par les États et les organisations internationales à la dixième Conférence de navigation aérienne de l'OACI, et approuvé par l'Assemblée (29^e session) en tant que systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Considérant que le système mondial de navigation par satellite (GNSS), élément important des systèmes CNS/ATM, vise à assurer une couverture mondiale et doit être utilisé pour la navigation des aéronefs,

Considérant que le GNSS doit être compatible avec le droit international, y compris la Convention de Chicago, ses Annexes et les règles pertinentes applicables aux activités dans l'espace extra-atmosphérique,

Considérant qu'il est approprié, compte tenu de la pratique courante des États, d'établir et d'affirmer les principes juridiques fondamentaux régissant le GNSS,

Considérant que l'intégrité de tout cadre juridique pour la mise en œuvre et l'exploitation du GNSS exige l'observation de principes fondamentaux, qui devraient être établis dans une charte,

Déclare solennellement que les principes suivants de la présente Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS s'appliquent dans la mise en œuvre et l'exploitation du GNSS :

1. Les États reconnaissent que, dans la fourniture et l'utilisation des services GNSS, la sécurité de l'aviation civile internationale est le principe primordial.

2. Chaque État et les aéronefs de tous les États ont accès, sans discrimination et dans des conditions uniformes, à l'utilisation des services GNSS, y compris les systèmes de renforcement régionaux à usage aéronautique, à l'intérieur de la zone de couverture de ces systèmes.

3. a) Chaque État conserve son autorité et sa responsabilité de contrôler l'exploitation des aéronefs et de faire respecter les règlements sur la sécurité et autres règlements dans son espace aérien souverain.

b) La mise en œuvre et l'exploitation des systèmes GNSS n'empiètent pas sur la souveraineté, l'autorité ou la responsabilité des États ni n'en restreignent l'exercice en ce qui concerne le contrôle de la navigation aérienne ainsi que la promulgation et l'application des règlements relatifs à la sécurité. L'autorité des États est aussi préservée en ce qui a trait à la coordination et au contrôle des communications et au renforcement, selon les besoins, des services de navigation aérienne par satellite.

4. Chaque État qui assure des services GNSS, y compris des signaux, ou État sous la juridiction duquel ces services sont assurés, garantit la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision et la fiabilité de ces services, et prévoit des arrangements effectifs pour limiter au minimum les conséquences opérationnelles d'un défaut de fonctionnement ou d'une panne et assurer le rétablissement rapide des services en pareil cas. Cet État garantit que les services sont conformes aux normes de l'OACI. Les États fournissent en temps utile des renseignements aéronautiques sur toute modification des services GNSS qui risque de toucher la fourniture des services.

5. Les États coopèrent pour obtenir le plus possible d'uniformité dans la fourniture et l'exploitation des services GNSS.

Les États font en sorte que les arrangements régionaux ou sous-régionaux soient compatibles avec les principes et règles exposés dans la présente Charte et avec le processus de planification et de mise en œuvre mondiales du GNSS.

6. Les États reconnaissent que toute redevance relative aux services GNSS est conforme à l'article 15 de la Convention.

7. En vue de faciliter la planification et la mise en œuvre mondiales du GNSS, les États sont guidés par le principe de la coopération et de l'assistance mutuelle, sur une base bilatérale ou multilatérale.

8. Chaque État mène ses activités GNSS en tenant dûment compte des intérêts d'autres États.

9. Aucune des dispositions de la présente Charte n'empêche deux ou plusieurs États d'assurer conjointement des services GNSS.

A32-20 : Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS

L'Assemblée,

Considérant que le Système mondial de navigation par satellite (GNSS), élément important des systèmes CNS/ATM de l'OACI, devrait assurer une couverture mondiale de services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne,

Considérant que le GNSS doit être compatible avec le droit international, y compris la Convention de Chicago, ses Annexes et les règles pertinentes applicables aux activités dans l'espace extra-atmosphérique,

Considérant que les aspects juridiques complexes de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, notamment le GNSS, exigent un complément d'activités, de la part de l'OACI, pour instaurer et développer des liens mutuels de confiance entre les États en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, ainsi que pour appuyer la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM par les États contractants,

Considérant que la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro en mai 1998, a recommandé l'élaboration, pour le GNSS, d'un cadre juridique portant sur le long terme, notamment l'établissement d'une convention internationale, tout en reconnaissant que des dispositifs régionaux pourraient contribuer au développement d'un tel cadre juridique,

Considérant que les recommandations adoptées par la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro en mai 1998, ainsi que les recommandations formulées par le Groupe d'experts juridiques et techniques sur le GNSS (LTEP) constituent d'importantes lignes directrices à l'appui de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un cadre juridique mondial pour les systèmes CNS/ATM et, en particulier, pour le GNSS,

1. *Reconnaît* l'importance des initiatives régionales dans la perspective du développement des aspects juridiques et institutionnels du GNSS ;

2. *Constate* la nécessité d'arrêter d'urgence, à l'échelon tant régional que mondial, les principes juridiques fondamentaux qui devraient régir la fourniture des services GNSS ;

3. *Constate* la nécessité de mettre en place un cadre juridique approprié pour le long terme qui régisse la mise en œuvre du GNSS ;

4. *Reconnaît* la décision du Conseil en date du 10 juin 1998 autorisant le Secrétaire général à constituer un groupe d'étude sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM ;

5. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives, et en commençant par un groupe d'étude du Secrétariat :

- a) de donner suite, sans délai, aux recommandations de la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ainsi qu'aux recommandations formulées par le LTEP, notamment en ce qui concerne les questions institutionnelles et de responsabilité ;
- b) d'étudier la mise en place d'un cadre juridique approprié pour le long terme, propre à régir l'exploitation des systèmes GNSS, notamment sous la forme d'une Convention internationale, et de présenter des propositions dans ce sens en temps utile pour qu'elles soient examinées à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

A33-4 : 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

but 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 qui figurent en appendice à la présente résolution ;

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.

APPENDICE

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

Commet 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) Commet 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) Commet 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

Commet 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.

A33-20 : Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

L'Assemblée,

Considérant que dans son article 44 la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prend pour objectifs la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'économie du transport aérien,

Considérant que les événements tragiques du 11 septembre 2001 ont perturbé les activités des compagnies aériennes dans le monde,

Considérant qu'une couverture complète des risques de guerre n'est plus offerte aux compagnies aériennes et aux autres fournisseurs de services sur les marchés mondiaux des assurances,

Considérant que dans une lettre datée du 21 septembre 2001 adressée aux États l'OACI lançait un appel à tous les États contractants afin qu'ils prennent les mesures nécessaires pour assurer que l'aviation et les services de transport aérien ne soient pas perturbés et pour soutenir les compagnies aériennes et, au besoin, les autres parties, en s'engageant à couvrir les risques qui ne sont plus garantis dans les circonstances actuelles, jusqu'à ce que le marché des assurances se stabilise,

Considérant que de nombreux États contractants du monde ont donné suite à cet appel et fourni une assistance aux compagnies aériennes et aux autres parties,

Considérant que les mesures adoptées par les États contractants pour fournir une assistance aux compagnies aériennes et aux autres parties sont essentiellement des mesures à court terme qui diffèrent les unes des autres,

Considérant qu'il est donc souhaitable d'élaborer une approche coordonnée à court et moyen terme pour aider les compagnies aériennes et les autres parties dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre,

1. *Invite instamment* les États contractants à mettre au point ensemble une approche plus durable et coordonnée à l'important problème que constitue l'apport d'une assistance aux compagnies aériennes et aux autres fournisseurs de services dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre ;

2. *Demande* au Conseil d'établir d'urgence un groupe spécial qui devra examiner les questions évoquées au paragraphe précédent et faire rapport au Conseil en lui présentant des recommandations le plus tôt possible ;

3. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général à prendre toutes autres mesures jugées nécessaires ou souhaitables.

A35-3 : 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 premier 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), 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. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et 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).

VI^e PARTIE. COOPÉRATION TECHNIQUE

A26-16* : Assistance technique

L'Assemblée,

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

Considérant qu'en participant à la réalisation du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), l'OACI peut apporter une aide sensible au développement de l'aviation civile dans ces pays, tout en travaillant à atteindre ses propres objectifs,

Considérant que la Résolution 3202 (S-VI) de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies sur le Programme d'action concernant l'instauration d'un nouvel ordre économique international charge l'ensemble des organisations, institutions, organes subsidiaires et conférences des Nations Unies d'appliquer ce Programme d'action, qui complète et renforce les buts et objectifs énoncés dans la Stratégie internationale du développement pour la deuxième Décennie des Nations Unies pour le développement,

Considérant qu'elle a adopté en 1971 une Résolution intégrée A18-8, portant sur les principes et les procédures d'assistance technique et qu'en 1974 elle a mis à jour la Résolution A18-8 et l'a remplacée par la Résolution A21-17, elle a décidé de mettre à jour et de la remplacer par ce qui suit :

A. *Politique de l'OACI*

Participation de l'OACI aux programmes d'assistance technique

1. *Réaffirme* qu'elle approuve les dispositions prises jusqu'ici par le Conseil de l'OACI concernant la participation de l'OACI au PNUD, notamment la formule de partage des coûts avec les États bénéficiaires, reconnaît et encourage le travail accompli par le Conseil dans le domaine de l'assistance technique, qui a été assuré efficacement avec les fonds limités mis à sa disposition, approuve les décisions prises par le Conseil quant à l'utilisation et au développement de la formule des fonds d'affectation spéciale, approuve vivement l'initiative prise par le Conseil de créer le service des achats d'aviation civile pour aider les gouvernements et les organisations à obtenir du matériel

d'aviation civile d'une valeur élevée, ainsi que des services connexes, et demande au Conseil de continuer à prendre les mesures qui pourraient être nécessaires pour fournir toute l'assistance possible en vue du développement de l'aviation civile dans les pays en développement, notamment par le recours à toutes les sources et à tous les moyens de financement appropriés ;

Fonds sollicités par les pays en développement à d'autres sources multilatérales et bilatérales

2. *Encourage* les dispositions prises par les pays en développement pour se procurer à d'autres sources multilatérales ou bilatérales les fonds nécessaires au développement de leur aviation civile afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux et au PNUD et de faire progresser ce développement le plus rapidement possible ;

Coordination avec d'autres programmes d'aide

3. *Affirme* qu'afin de promouvoir la coordination entre l'activité d'assistance technique de l'OACI et celle des autres programmes d'aide mutuelle à l'aviation civile ou des programmes apparentés, il convient de prévoir, dans la mesure où cela est réalisable, un échange régulier de renseignements sur les plans et de comptes rendus d'avancement des travaux entre l'OACI et ces autres programmes d'aide mutuelle ;

Projets régionaux et interrégionaux

4. *Demande* qu'une priorité élevée continue d'être attribuée à l'avancement des projets régionaux et interrégionaux en raison des grands avantages que présentent ces projets ;

Centres régionaux de formation

5. *S'associe* à la politique qui consiste, avec l'aide demandée par les États au PNUD et à d'autres sources de financement, à créer des centres de formation nationaux ou multinationaux en des emplacements bien choisis et encourage les États contractants à considérer ces établissements comme des centres régionaux de formation qui peuvent dispenser une formation aéronautique avancée aux élèves venant de pays voisins de la région considérée, afin d'y promouvoir l'autosuffisance ;

* La Résolution A29-20 annule et remplace le paragraphe 7 du dispositif.

*Coordination avec d'autres organismes
en matière d'enseignement et de formation*

6. *S'associe* à la Résolution 906 (XXXIV) du Conseil économique et social sur l'enseignement et la formation professionnelle et souligne l'importance de cette question dans le domaine de l'aviation civile et l'intérêt qui s'attache à une meilleure préparation des élèves à une telle formation spécialisée ;

Procédures et pratiques

8. *Demande* au Conseil d'examiner les procédures d'administration, d'exécution et d'évaluation du programme d'assistance technique à la lumière des nécessités pratiques de l'assistance technique, des objectifs généraux de l'Organisation et des garanties particulières qu'implique le caractère international de l'Organisation ; et d'étudier les améliorations éventuelles en vue d'assurer la conformité des procédures mises en œuvre avec la politique de l'Organisation et les dispositions pertinentes des résolutions de l'Assemblée, en tenant compte des exigences impérieuses pour répondre aux besoins en assistance technique des pays en développement de la manière la plus rapide et la plus efficace ;

Achats

9. *Affirme* que la politique générale de l'OACI consistera à annoncer publiquement les achats d'équipement et les services contractuels pour les projets d'assistance technique qui dépasseront une certaine valeur donnée, sauf si, de l'avis du Secrétaire général et conformément aux critères établis par le Conseil, des raisons impérieuses dictées par l'urgence ou d'autres considérations s'opposent à cette procédure, compte tenu des besoins et exigences des pays en développement ;

B. Mesures proposées aux États

*Priorités et planification
des projets*

10. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce qu'il soit tenu pleinement compte de leurs besoins en matière d'assistance dans le domaine de l'aviation civile au moment où sont formulés les programmes par pays du PNUD et les autres programmes d'assistance multilatéraux et bilatéraux ;

*Préparation des descriptifs
des projets*

11. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent une assistance du PNUD et d'autres sources sur les avantages que peuvent offrir des programmes individuels composés de projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile, prie instamment les États de collaborer avec l'Organisation pour définir, aussi précisément que possible, la tâche de chaque expert prévue dans leurs différents programmes et d'indiquer clairement la portée de l'assistance requise lorsqu'ils adressent

leurs demandes au PNUD ou à un autre programme d'aide mutuelle, et rappelle aux États qui participent à des activités de programmation par pays qu'il est nécessaire de préparer le descriptif de chacun des projets dès que possible durant l'élaboration de la programmation, afin que le projet puisse être exécuté aussi rapidement et aussi complètement que possible ;

Projets régionaux et interrégionaux

12. *Appelle l'attention* des États contractants sur l'utilité de l'assistance fournie par le PNUD par l'intermédiaire des projets régionaux et interrégionaux exécutés par l'OACI, prie instamment les États de continuer d'utiliser ce type d'assistance et de veiller à ce que leurs autorités nationales de coordination appuient pleinement ces projets lorsqu'elles établissent leurs programmes multinationaux, afin de répondre aux besoins de leurs services d'aviation civile, et souligne que, si chaque projet ne jouit pas d'un appui total, des projets très utiles à l'aviation civile ne verront pas le jour ;

12 a) *Prie instamment* les États contractants de demander que soient introduites dans les programmes régionaux du PNUD de nouvelles études sur le personnel et la formation dans le domaine de l'aviation civile, pour mettre à jour celles qui ont été effectuées par l'OACI et financées par le PNUD il y a un certain nombre d'années, en vue de déterminer les besoins en personnel qualifié du monde en développement dans le domaine de l'aviation civile et d'accroître l'utilisation des centres de formation existants, de les agrandir ou bien d'en établir de nouveaux si les besoins le justifient ;

Centres régionaux de formation

13. *Prie instamment* les États de donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région, notamment en convenant d'utiliser les cours dispensés dans ces centres pour la formation de leurs élèves lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, et rappelle aux États qu'il est nécessaire de financer les études de ces élèves en allouant pour les bourses d'études des fonds appropriés prélevés à toutes les sources disponibles, notamment sur les budgets nationaux, les programmes par pays du PNUD et d'autres fonds multilatéraux et bilatéraux ;

*Attribution de bourses
de perfectionnement*

14. *Rappelle* aux États qu'il est nécessaire d'améliorer l'administration des bourses de perfectionnement, en veillant à ce que les candidatures soient proposées à temps, et suggère que, au début de tout projet, l'État intéressé établisse un calendrier détaillé d'administration de chacune des bourses afin que l'agent d'exécution reçoive les candidatures dans les délais voulus pour pouvoir prendre les dispositions nécessaires ;

Fonds d'affectation spéciale

15. *Approuve* le système des fonds d'affectation spéciale et constate avec satisfaction que certains États prennent l'initiative d'établir des programmes de fonds d'affectation spéciale pour

obtenir une assistance technique et opérationnelle dans le domaine de l'aviation civile, en sus de l'assistance fournie à l'aide des fonds du PNUD, par paiement direct à l'OACI des sommes nécessaires ; prie instamment les États d'utiliser davantage cet arrangement afin de hâter la mise en œuvre des plans régionaux ;

Assistance OPAS

16. *Appelle l'attention* des États contractants sur l'importance des services fournis par le personnel d'exécution (OPAS) au titre du PNUD, des fonds d'affectation spéciale et d'autres sources de financement et sur les avantages qui en découlent, et encourage les États qui ont besoin de ce personnel pour leurs activités d'aviation civile à en faire mention dans leurs demandes d'assistance au titre du PNUD et d'autres sources de financement ;

Approbation des experts

17. *Invite instamment* les États qui reçoivent une assistance à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision rapide soit prise au sujet des experts qui leur sont proposés par l'OACI pour des projets de leur pays ;

Personnel de contrepartie et personnel national

18. *Rappelle* aux États qui reçoivent l'assistance du PNUD qu'ils ont l'obligation de fournir, dans le cadre de tout projet nécessitant les services d'experts comme conseillers ou enseignants, un personnel de contrepartie convenablement qualifié, choisi parmi leur propre personnel, pour participer aux travaux des experts de l'OACI et de fournir les débouchés et conditions d'emploi nécessaires pour faire en sorte que ces agents restent à leur service ; en outre, elle rappelle aux États la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent, dans les limites de leurs ressources, pour inciter tous les élèves, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;

Service des achats d'aviation civile

19. *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 ;

Conseil d'administration du PNUD et priorité à donner aux projets d'aviation civile

20. *Prie instamment* les États contractants qui sont membres du Conseil d'administration du PNUD d'appeler l'attention de leurs représentants sur le rôle important que l'aviation civile joue dans le développement économique général des pays, sous-régions et régions, afin que les projets d'aviation civile reçoivent la priorité voulue dans les programmes soumis à l'approbation du Conseil d'administration ;

C. Experts

Recrutement des experts

21. *Demande* que les États contractants collaborent dans la mesure du possible avec l'OACI en encourageant les experts à leur service à se porter candidats à des travaux d'assistance technique de l'OACI dans les différents domaines de l'aviation civile et en permettant que leur détachement à cette fin se fasse dans les meilleurs délais ; avant de proposer des candidats à l'Organisation, les États contractants doivent s'assurer que ceux-ci possèdent toute la compétence technique et toutes les qualités personnelles que nécessitent les travaux d'assistance technique ; les États contractants doivent désigner des experts à inscrire sur la liste appropriée de l'OACI et les pays en développement devraient, notamment, désigner leurs nationaux qualifiés qui seraient inscrits sur la liste ; les États qui disposent d'experts doivent tenir eux-mêmes des listes de candidats qualifiés, en tenant compte également de la possibilité d'employer des experts qui ont récemment pris leur retraite ; prie instamment les États contractants d'envisager la possibilité d'organiser les effectifs de leurs services de manière à pouvoir, à tout moment, mettre un certain nombre d'experts à la disposition de l'assistance technique ;

22. *Demande* au Secrétaire général, dans la mesure du possible et compte tenu du facteur temps et de l'urgence de certains projets, d'annoncer en temps utile aux États les vacances de postes intéressant les projets d'assistance technique exécutés par l'Organisation, pour permettre aux États qui disposent d'experts de proposer des candidatures ; les avis de vacance devraient contenir des précisions suffisantes pour que les États soient en mesure de proposer des personnes qui possèdent la compétence requise pour occuper les postes vacants.

En outre, l'Assemblée,

Déclare que la présente résolution annule et remplace la Résolution A24-15.

A35-20 : Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique

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

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 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 le PNUD dirige 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 3 % du Programme de coopération technique de l'OACI,

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, pendant les triennats 1996-1998, 1999-2001 et 2002-2004, l'intégration de la Direction de la coopération technique et la mise en place du concept de personnel essentiel se sont poursuivies et que la situation financière de la Direction s'est en conséquence améliorée,

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 qu'un financement initial apporté au Programme de coopération technique à partir de ressources extrabudgétaires a commencé à aider la Direction de la coopération technique à éliminer les carences déterminées lors des audits USOAP et USAP,

1. *Réaffirme* que le Programme de coopération technique 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 ;

2. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier aux carences détectées dans le cadre de ses activités d'évaluation et d'audit ;

3. *Affirme* que la poursuite de l'intégration des activités de l'OACI doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, par un renforcement de la coopération et de la coordination de leurs activités respectives et par la volonté d'éviter le double emploi et les chevauchements ;

4. *Affirme* 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 ;

5. *Reconnaît* qu'en lui allouant des fonds provenant de ressources extrabudgétaires, l'OACI permettra au Programme de coopération technique de poursuivre et d'étendre les services intéressants la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États, contribuant ainsi davantage à la mise en œuvre des SARP et des recommandations des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ;

6. *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 ;

7. *Reconnaît* 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 de l'OACI, de manière à 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 ;

8. *Demande* au PNUD d'accorder une plus haute priorité au développement et *demande* au Président, 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 ;

9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;

10. *Approuve* 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 ;

11. *Charge* le Conseil de lui faire rapport à sa prochaine session ordinaire sur la mise en œuvre de la présente résolution ;

12. *Décide* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-21.

A35-21 : Élargissement des activités de coopération technique de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la Résolution A33-21 affirme que le Programme de coopération technique 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 normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile,

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 la Résolution A33-21 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, dans l'exécution des projets par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI, une mise en œuvre harmonisée et entièrement conforme aux SARP améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde,

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. *Décide* 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 ;

2. *Souligne* que le Programme de coopération technique devrait toujours respecter les règles, règlements et procédures de l'OACI ;

3. *Reconnait* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale, il est nécessaire de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI ;

4. *Charge* le Secrétaire général d'examiner au cas par cas les demandes d'assistance dans les domaines traditionnels de la coopération technique adressées à l'OACI par des entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'assistance technique dans le domaine de l'aviation civile, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI.

A22-7 : Statut du Corps commun d'inspection

A27-18 : Financement des activités d'assistance technique

L'Assemblée,

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 la majeure partie des fonds mis à la disposition de l'OACI pour fournir une assistance technique aux pays en développement afin qu'ils poursuivent le développement de leur aviation civile provient jusqu'ici du PNUD,

Considérant que les besoins de l'aviation civile des pays en développement sont beaucoup plus grands que ceux auxquels permettent de répondre les ressources provenant du PNUD et des autres sources actuellement utilisées, notamment les fonds d'affectation spéciale et les arrangements de partage des coûts,

A. Mesures proposées aux États

Contributions volontaires au PNUD — 1990 et années ultérieures

1. *Prie instamment* les États contractants qui sont des donateurs du PNUD d'envisager de façon urgente et favorable la possibilité d'augmenter leurs contributions volontaires au PNUD pour 1990 et les années suivantes en vue d'améliorer les perspectives de financement d'un plus grand nombre de projets d'aviation civile par ce moyen, étant donné que le PNUD est reconnu par les pays en développement comme étant la source de financement qu'ils préfèrent pour l'assistance technique du fait que la répartition des crédits du PNUD pour le développement général d'un pays est déterminée par le gouvernement bénéficiaire ;

Autres organisations multilatérales de financement

2. *Prie instamment* les États contractants qui participent à d'autres sources multilatérales de financement, telles que :

la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement, la Banque interaméricaine de développement, la Banque européenne d'investissement/Fonds européen de développement, le Fonds de développement des États arabes, la Banque de développement des Caraïbes, la Banque islamique de développement, le Fonds de l'OPEP,

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 ;

Programmes bilatéraux ou autres programmes d'aide

3. *Recommande* aux États contractants qui exécutent des programmes d'aide bilatéraux ou autres programmes d'aide patronnés par les gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours à l'organisation d'assistance technique de l'OACI pour les aider à exécuter leur programme d'assistance à l'aviation civile ;

États bénéficiaires

4. *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 organisations 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 ;

B. *Organisations de financement*

L'OACI, agent reconnu du PNUD pour l'assistance à l'aviation civile

5. *Appelle l'attention* des organisations de financement telles que la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement, la Banque interaméricaine de développement, la Banque européenne d'investissement/Fonds européen de développement, le Fonds de développement des États arabes, la Banque de développement des Caraïbes, la Banque islamique de développement et le Fonds de l'OPEP 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 spécialisée chargée de fournir une assistance technique aux pays en développement pour leurs projets d'aviation civile ;

Reconnaissance, par les organisations de financement, de l'OACI aux fins de l'assistance à l'aviation civile

6. *Recommande* aux organisations de financement ci-dessus, 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 ;

Intervention du Secrétaire général auprès des organisations de financement

7. *Prie* le Secrétaire général de poursuivre ses démarches auprès des organisations appropriées de financement telles que celles qui sont indiquées ci-dessus, 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.

En outre, l'Assemblée :

Déclare que la présente résolution annule et remplace la Résolution A26-17.

A24-17 : Bourses d'études et bourses de perfectionnement pour la formation de base et la formation supérieure

L'Assemblée,

Considérant que le coût de la formation de base, de la spécialisation et de la formation supérieure du personnel technique et aéronautique constitue, dans certains cas, un obstacle à l'envoi de stagiaires dans les centres régionaux de formation aéronautique,

Tenant compte de ce que, jusqu'en 1975 inclus, le Programme des Nations Unies pour le développement a permis le financement d'une importante partie des programmes administrés par l'OACI pour la formation du personnel technique et aéronautique dans les pays en développement,

Consciente du fait que les fonds régionaux du PNUD qui sont disponibles pour l'assistance technique dans le domaine de l'aviation civile en vue de l'attribution de bourses de formation et de perfectionnement aéronautiques demandées par les États contractants sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

Décide :

1. *De prier instamment* les États contractants qui sont membres du Conseil d'administration du PNUD de prendre en considération les besoins des pays en développement pour la formation de personnel technique et aéronautique et d'allouer des ressources aux diverses institutions des Nations Unies, afin que les montants actuellement destinés à l'assistance technique soient relevés pour répondre aux besoins du développement de l'aviation civile ;

2. *De prier instamment* ces États de prendre conjointement avec l'OACI les mesures nécessaires pour obtenir du PNUD la création d'une rubrique budgétaire sous laquelle figureraient les bourses d'aviation civile, pour la formation, la spécialisation et le perfectionnement du personnel technique et aéronautique ;

3. *De prier instamment* les États contractants qui peuvent recevoir une assistance du PNUD d'accorder une priorité élevée à la formation au moyen de bourses d'études dans les projets d'aviation civile financés par les programmes par pays du PNUD sur leur territoire, ou d'assurer une telle formation au moyen d'autres ressources, afin que cette formation puisse avoir lieu et de rechercher le maintien de la viabilité des instituts de formation d'aviation civile créés dans leurs régions respectives ;

4. *De charger* le Conseil de prendre des mesures pour que l'OACI maintienne dans toute la mesure du possible l'équilibre entre les besoins des États contractants et les ressources

disponibles, de telle sorte que les bourses soient réparties équitablement entre toutes les régions géographiques et tous les centres régionaux de formation ;

5. *De rappeler* aux États que la Résolution A16-7 (Contributions volontaires) reste en vigueur et qu'elle prie instamment les États qui peuvent le faire d'accorder à l'OACI des fonds supplémentaires destinés à lui permettre d'attribuer des bourses d'aviation civile, en espèces ou en nature.

Déclare en outre que la présente résolution annule et remplace la Résolution A23-9.

A27-20 : Amélioration des capacités de formation et d'entretien du matériel dans le cadre de l'assistance technique

L'Assemblée,

Considérant que, du fait de l'insuffisance persistante des ressources financières, il convient de prendre tous les moyens pour améliorer l'efficacité de la coopération technique avec les États participants,

Considérant que les évaluations des projets exécutés par l'OACI ont révélé l'existence d'un certain nombre de problèmes chroniques, communs à beaucoup de pays en développement, qui nuisent à la sécurité de l'aviation civile, plus particulièrement dans les domaines de la disponibilité et de la formation du personnel de contrepartie, de la poursuite de façon autonome des activités qui font l'objet des projets ainsi que de la fourniture des pièces de rechange nécessaires à une maintenance rapide et efficace du matériel d'exploitation,

Affectation de personnel de contrepartie

1. *Rappelle* aux États contractants que l'affectation en temps voulu de personnel de contrepartie conformément aux conditions d'un projet, quelle que soit sa source de financement, est d'une importance vitale pour que les activités se poursuivent de façon autonome ;

Formation à long terme

2. *Appelle l'attention des États contractants* sur le très long laps de temps nécessaire pour former du personnel national dans certains domaines spécialisés de l'aviation civile, tels que les opérations aériennes et la navigabilité, et sur la nécessité de tenir compte de cet impératif lors de la formulation des projets. Étant donné le temps nécessaire pour permettre au personnel national d'acquérir une compétence professionnelle et une expérience pratique dans les spécialités en question, les États contractants *sont instamment priés* d'affecter, dans le cadre des projets, plusieurs agents de contrepartie aux postes qui exigent une formation à long terme ;

Amélioration des compétences en matière de gestion

3. *Rappelle* aux États contractants, spécialement pour les projets portant sur la construction d'une institution, l'importance de prendre les dispositions voulues pour améliorer les compétences en matière de gestion du personnel national afin de faire en sorte que les services de l'aviation civile soient organisés et administrés de façon effective et efficace ;

Entretien du matériel

4. *Prie instamment les États contractants* d'accorder une haute priorité à l'entretien préventif du matériel afin d'assurer la fiabilité des services essentiels à la sécurité de l'aviation civile ;

Devises nécessaires à l'acquisition de pièces de rechange

5. *Rappelle* aux États contractants qu'une maintenance efficace suppose la disponibilité rapide de pièces de rechange. À cette fin, elle *prie instamment* les États contractants de permettre aux administrations de l'aviation civile de disposer sans difficulté d'une portion raisonnable de leurs recettes en devises, compte tenu de l'âge et de l'état des équipements à entretenir.

A22-11 : Assistance internationale pour la remise en activité des aéroports internationaux et des installations et services connexes

L'Assemblée,

Considérant que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

Considérant que la mise en œuvre des aéroports, des services de navigation aérienne, de météorologie et de télécommunications, ainsi que d'autres installations et services de navigation aérienne, est indispensable pour faciliter la navigation aérienne internationale,

Considérant qu'il se produit parfois des cas où des aéroports, ainsi que les installations et services de navigation aérienne connexes, sont endommagés ou perturbés par des sinistres majeurs et où les États intéressés ne sont pas en mesure de remettre en activité ces aéroports et ces installations et services sans une coopération internationale, et

Considérant qu'il est de l'intérêt de tous les États contractants que l'activité de ces aéroports internationaux et des installations et services connexes soit rétablie le plus promptement possible,

1. *Prie instamment* tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir, sur demande adressée au Conseil par l'État en cause, une assistance immédiate à cet État, en mettant à sa disposition du personnel qualifié et du matériel opérationnel, afin

de permettre une prompte et complète remise en activité de l'aéroport international, et notamment des installations endommagées ou détruites, jusqu'à ce que les services assurés dans le pays en cause aient été entièrement rétablis ;

2. *Charge* le Conseil d'établir dès que possible un plan d'urgence prévoyant la fourniture d'experts en exploitation et de matériel de secours afin d'apporter une assistance immédiate à l'État en cause, sur sa demande et à ses frais, pour la prompte remise en activité d'un aéroport international et d'installations et services connexes endommagés ou détruits, plan qui resterait en application jusqu'au rétablissement des services ainsi remplacés dans cet État ;

3. *Charge* le Conseil d'utiliser tous les moyens à sa disposition pour répondre à toute demande de cet ordre émanant d'un État ;

4. *Invite* tous les États contractants à fournir à de telles fins, à la demande du Conseil, le personnel et le matériel nécessaires pour aider les États en cause à remettre promptement en activité les aéroports internationaux et les installations et services connexes de navigation aérienne.

A16-7 : Enseignement technique aéronautique

L'Assemblée,

Considérant que l'évolution technique rapide de l'aviation civile contribue à apporter de nombreux avantages économiques et sociaux aux États, mais oblige les États en voie de développement à un effort de formation du personnel aéronautique nécessaire qui dépasse leurs ressources financières et leurs moyens d'enseignement,

Considérant que, même si les pays en voie de développement utilisent les moyens d'enseignement mis à leur disposition grâce aux programmes du PNUD et aux programmes d'aide bilatérale, la part des ressources de ces programmes qui peut être affectée à l'aviation civile demeure cependant insuffisante pour faire face aux besoins croissants de l'enseignement aéronautique,

Considérant qu'il existe d'ailleurs, dans les centres actuels d'enseignement technique aéronautique, des places vacantes,

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,

1. *Autorise* le Conseil :

a) à recevoir 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 et d'autres sources publiques et privées ;

b) 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 ;

2. *Prie* le Conseil de prendre les mesures nécessaires, dans la limite des ressources dont dispose l'Organisation, pour donner suite au paragraphe 1 ci-dessus de manière souple, permettant une variété d'arrangements, au mieux des intérêts de l'aviation civile internationale ;

3. *Invite* les États à collaborer à la suite qu'il convient de donner au paragraphe 1 ci-dessus et laisse au Conseil le soin de déterminer comment obtenir l'appui des institutions internationales et, par l'intermédiaire des gouvernements, l'appui des sources publiques et privées dans leurs pays respectifs ;

4. *Prie* le Conseil d'encourager les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à utiliser à plein les moyens de ces centres en y envoyant leurs élèves pour qu'ils reçoivent un enseignement de base, un enseignement spécialisé et qu'ils suivent des cours de recyclage ;

5. *Prie* le Conseil de conseiller et d'aider les États en voie de développement à s'assurer l'appui du PNUD dans l'exécution des programmes régionaux d'enseignement qui répondent à leurs besoins ;

6. *Prie* le Conseil de réexaminer, quand les circonstances indiquent qu'il y a des perspectives de succès, la question de l'établissement d'un programme de contributions volontaires, sous forme de matériel et de fonds, ayant pour but d'aider les États en voie de développement dans la mise en œuvre des plans régionaux ;

7. *Prie* le Conseil de faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée sur les résultats obtenus.

A35-14, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

A35-14, Appendice H : Formation aéronautique

A35-9, Appendice F : Assistance aux États dans la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour la protection de l'aviation civile internationale

A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux

A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité

A32-11 : Établissement d'un programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité

A35-6 : Transition vers une approche systémique globale pour la réalisation des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

A33-9 : Correction des carences détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité et encouragement de l'assurance de la qualité pour les projets de coopération technique

A35-7 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité

A35-8 : Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)

A35-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

A32-12 : Suivi de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM

A33-16 : Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

A35-16 : Prise en compte des évolutions des spécifications concernant les systèmes d'enregistrement embarqués

A35-17 : Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation

A32-16 : Connaissance de la langue anglaise pour les communications radiotéléphoniques

VII^e PARTIE. INTERVENTION ILLICITE

QUESTIONS GÉNÉRALES

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

L'Assemblée,

Constatant les actes terroristes odieux survenus aux États-Unis le 11 septembre 2001, qui ont entraîné la perte d'innombrables vies innocentes, d'énormes souffrances humaines et d'immenses destructions,

Exprimant sa plus profonde sympathie aux États-Unis, aux plus de soixante-dix autres États du monde qui ont perdu des ressortissants, ainsi qu'aux familles des victimes de ces actes criminels sans précédent,

Reconnaissant que ces actes terroristes sont non seulement contraires aux principes d'humanité les plus élémentaires, mais qu'ils constituent également un usage d'aéronefs civils pour une attaque armée contre la société civilisée et qu'ils sont incompatibles avec le droit international,

Reconnaissant que le nouveau type de menace que posent les organisations terroristes exige de nouveaux efforts concertés et de nouvelles politiques de coopération de la part des États,

Rappelant ses Résolutions A22-5, A27-9 et A32-22 sur les actes d'intervention illicite et de terrorisme visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol,

Rappelant la Résolution 55/158 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur *les mesures visant à éliminer le terrorisme international*, et les Résolutions 1368 et 1373 du Conseil de sécurité des Nations Unies sur *la condamnation du terrorisme international et sur le combat contre les actes terroristes*,

1. *Condamne énergiquement* ces actes terroristes comme étant contraires aux principes d'humanité les plus élémentaires et aux normes de conduite de la société et comme étant des violations du droit international ;

2. *Déclare solennellement* que ces actes, consistant à utiliser des aéronefs civils comme armes de destruction, sont contraires à

la lettre et à l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en particulier à son préambule et aux articles 4 et 44, et que de tels actes et les autres actes de terrorisme faisant intervenir l'aviation civile ou des moyens de l'aviation civile constituent des infractions graves contrevenant au droit international ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de faire en sorte, conformément à l'article 4 de la Convention, que l'aviation civile ne soit pas employée à des fins incompatibles avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de tenir fermement pour responsables et punir sévèrement ceux qui font un usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction, y compris ceux qui sont responsables de la planification et de l'organisation de tels actes ou qui en aident les auteurs, les soutiennent ou leur donnent asile ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants de renforcer la coopération afin d'aider à l'enquête sur ces actes et à l'arrestation et à la poursuite en justice de ceux qui en sont responsables et de faire en sorte que ceux qui ont participé à ces actes terroristes, quelle que soit la nature de leur participation, ne trouvent refuge nulle part ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants d'intensifier leurs efforts afin de renforcer la mise en œuvre et l'application intégrales des conventions multilatérales relatives à la sûreté de l'aviation ainsi que des normes, pratiques recommandées (SARP) et procédures de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre et de prendre sur leur territoire toutes les mesures de sûreté supplémentaires appropriées proportionnées au niveau de la menace, afin de prévenir et d'éradiquer les actes terroristes impliquant l'aviation civile ;

6. *Invite instamment* tous les États contractants à verser des contributions sous forme de ressources financières ou humaines au Mécanisme AVSEC de l'OACI afin d'appuyer et de renforcer la lutte contre le terrorisme et l'intervention illicite dans l'aviation civile ; *lance un appel* aux États contractants pour qu'ils approuvent des crédits de financement spécial en vue de mesures urgentes à prendre par l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation comme il est mentionné au paragraphe 7 ci-après ; et *charge* le Conseil d'élaborer des propositions et de prendre des décisions appropriées pour un financement plus stable des activités de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment des mesures correctrices appropriées ;

7. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, et en particulier d'examiner si les conventions existantes en matière de sûreté de l'aviation sont suffisantes ; de procéder à un examen du programme de sûreté de l'aviation de l'OACI, y compris un examen de l'Annexe 17 et des autres Annexes à la Convention connexes ; d'envisager de créer un Programme universel OACI d'audits de supervision de la sûreté se rapportant notamment aux dispositifs de sûreté des aéroports et aux programmes de sûreté de l'aviation civile ; et d'envisager toutes autres mesures qu'il pourra juger utiles ou nécessaires, y compris la coopération technique ;

8. *Charge* le Conseil de convoquer à Montréal au plus tôt, si possible en 2001, une conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile ; de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et le contrôle de leur mise en œuvre ; et d'assurer les moyens financiers nécessaires dont il est question au paragraphe 6.

A17-1 : Déclaration de l'Assemblée

L'Assemblée,

Considérant que le transport aérien civil international contribue à créer et préserver l'amitié et la compréhension parmi les peuples du monde et à promouvoir le commerce entre les nations,

Considérant que les actes de violence dirigés contre le transport aérien civil international et contre les aéroports et autres installations et services qu'il utilise compromettent la sécurité, nuisent gravement à l'exploitation des services aériens internationaux et sapent la confiance des peuples du monde dans la sécurité du transport aérien civil international, et

Considérant que les États contractants, devant le nombre croissant d'actes de violence dirigés contre le transport aérien international, éprouvent une grave préoccupation au sujet de la sécurité et de la sûreté dudit transport,

Condamne tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre les aéronefs employés dans le transport civil international, contre leurs équipages et contre leurs passagers ;

Condamne tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre le personnel de l'aviation civile, les aéroports civils et autres installations et services utilisés par le transport aérien civil international ;

Lance un appel urgent aux États pour qu'ils ne recourent, dans aucune circonstance, à des actes de violence dirigés contre le transport aérien civil international et contre les aéroports et autres installations et services servant ledit transport ;

Lance un appel urgent aux États pour qu'ils prennent, en attendant l'entrée en vigueur de conventions internationales

appropriées, des mesures efficaces afin de décourager et prévenir de tels actes et d'assurer, conformément à leurs lois nationales, la poursuite de ceux qui commettent de tels actes ;

Adopte la déclaration suivante :

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

s'étant réunie en session extraordinaire pour faire face à la multiplication alarmante d'actes de capture illicite et de violence dirigés contre les aéronefs de transport aérien civil international, les installations aéroportuaires civiles et autres installations et services connexes,

consciente des principes énoncés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale,

reconnaissant la nécessité urgente de recourir à toutes les ressources de l'Organisation pour empêcher et décourager de tels actes,

Solennellement

1. déplore les actes qui sapent la confiance que les peuples du monde placent dans le transport aérien ;
2. exprime ses regrets devant les pertes de vies humaines occasionnées par de tels actes et devant le préjudice et le dommage qu'ils causent à d'importantes ressources économiques ;
3. condamne tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre les aéronefs employés dans le transport civil international, leurs équipages et leurs passagers, le personnel de l'aviation civile, les aéroports civils et autres services et installations utilisés par le transport aérien civil international ;
4. reconnaît la nécessité urgente de l'accord général des États pour réaliser une large coopération internationale dans l'intérêt de la sécurité du transport aérien civil international ;
5. demande une action concertée de la part des États pour mettre fin à tous les actes qui compromettent le développement sûr et ordonné du transport aérien civil international ;
6. demande que, pour empêcher et décourager de tels actes, les décisions et recommandations adoptées au cours de la présente session soient appliquées aussi rapidement que possible.

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

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 de l'Assemblée

**POLITIQUE PERMANENTE RELATIVE
À L'INTERVENTION ILLICITE**

A35-9 : 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 A33-2, 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 A33-2, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 35^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 35^e session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de demander au Conseil de présenter, 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 A33-2.

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 que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) ou d'autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars, la capture illicite d'aéronefs, les attaques contre des installations et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, y compris des actes ayant pour but la destruction d'aéronefs, ainsi que ceux visant à utiliser un aéronef comme arme de destruction, compromettent la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettent en danger les vies des personnes à bord et au sol et sapent 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 la Résolution A33-1, qui a chargé le Conseil de convoquer une conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile ; de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et le contrôle de leur mise en œuvre ; et d'assurer les moyens financiers nécessaires,

Considérant la recommandation de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002, visant à adopter un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation concernant, notamment, l'identification, l'analyse et l'élaboration d'une réponse globale efficace aux menaces nouvelles et émergentes ; l'intégration de mesures opportunes à prendre dans des domaines précis, y compris les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne ; et un programme de suivi et d'assistance permettant de remédier aux carences observées,

Entérinant 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 et la prise en charge des fonctions liées à la mise en application de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*,

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. *Réaffirme* le rôle important que joue l'OACI pour faciliter la solution des problèmes qui peuvent se présenter entre États contractants au sujet des questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;

3. *Réaffirme* que l'Organisation de l'aviation civile internationale et ses États contractants doivent continuer de traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité ;

4. *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 ;

5. *Invite* tous les États contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique permanente de l'OACI en appliquant, individuellement ou en coopération, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de réprimer les actes d'intervention illicite et pour en punir les auteurs ;

6. *Charge* le Conseil de poursuivre 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 ;

7. *Prie instamment* les États contractants de contribuer au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, car sa mise en œuvre dépend en grande partie de contributions volontaires.

APPENDICE B

Instruments juridiques internationaux, législation nationale et accords bilatéraux pour la répression des actes d'intervention illicite 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) ;

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. *Charge* 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) Législation nationale et accords bilatéraux

L'Assemblée,

Considérant que si les États contractants adoptaient dans leur droit pénal des dispositions punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, ces mesures contribueraient beaucoup à dissuader ceux qui envisagent de commettre ces actes,

1. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils accordent une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui se livrent à des actes de capture illicite d'aéronefs ou à d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier pour qu'ils incluent dans leur législation des règlements 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 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* au Conseil de procéder, 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 réprimer les actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale et en particulier les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

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 sécurisé de l'OACI ;

5. *Lance un appel* aux États contractants, tout en respectant leur souveraineté, pour qu'ils renforcent sensiblement la coopération et la coordination entre eux afin d'améliorer cette mise en œuvre ;

6. *Demande* au Conseil de faire en sorte, pour ce qui est des aspects techniques de la sûreté de l'aviation :

a) 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) que lorsque ce sera jugé nécessaire, l'ordre du jour des réunions de l'OACI contienne des points relatifs à la sûreté de l'aviation qui se rapportent à l'objet de ces réunions ;

c) que des colloques régionaux sur la sûreté de l'aviation soient convoqués par l'OACI après consultation des États intéressés, ou à la demande de ces États ;

d) que se poursuive l'élaboration du Programme de formation OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, comprenant des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) à l'usage des États ;

e) que l'OACI assume le rôle de coordination des centres de formation à la sûreté de l'aviation, afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation de bons niveaux de coopération ;

7. *Charge* le Secrétaire général de continuer de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté et d'élaborer de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États contractants dans la mise en application des spécifications et procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile.

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'un acte 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. *Prend note avec préoccupation* du grand nombre d'actes d'intervention illicite, en particulier des attaques contre des installations qui sont perpétrées à l'intérieur des bâtiments d'aérogare et

qui visent les passagers et le public avant les points de filtrage de sûreté ;

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

3. *Invite instamment* les États contractants qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ;

4. *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 ;

5. *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 ;

6. *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 ;

7. *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 ;

8. *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 ;

9. *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 ;

10. *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,

1. *Rappelle* aux États parties qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, de communiquer au Conseil, à la suite

d'actes d'intervention illicite, tous renseignements utiles en leur possession requis par ces articles ;

2. *Charge* le Secrétaire général de demander aux États, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, de communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles requis par ces articles et concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire.

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

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,

Considérant que l'article 37 de la Convention demande à chaque État contractant de s'engager à prêter 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 qu'elle a, lors de sa 33^e session, chargé le Conseil et le Secrétaire général d'envisager de créer un programme universel OACI d'audits de supervision de la sûreté se rapportant notamment aux dispositifs de sûreté des aéroports et aux programmes de sûreté de l'aviation civile,

Rappelant qu'elle a, lors de sa 33^e session, chargé le Conseil de convoquer au plus tôt une Conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but, notamment, de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et l'audit de leur mise en œuvre,

Considérant les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation convoquée à Montréal en février 2002, qui ont préconisé l'adoption d'un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation prévoyant, notamment, l'établissement d'un programme complet d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de sûreté de l'aviation à effectuer par l'OACI dans tous les États contractants,

Considérant l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation par le Conseil de l'OACI lors de sa 166^e session,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a été lancé avec le premier audit de sûreté de l'aviation de l'OACI qui a eu lieu en novembre 2002,

Reconnaissant que la mise en œuvre de l'USAP s'avère utile pour l'identification des problèmes de sûreté de l'aviation et la formulation de recommandations en vue de leur résolution,

Reconnaissant que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir la confiance mutuelle au sujet du niveau de sûreté de l'aviation entre les États contractants et pour assurer la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

Reconnaissant que toutes les activités de l'USAP sont actuellement financées par des contributions volontaires d'États contractants,

1. *Demande* au Secrétaire général de poursuivre le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP), qui comprend des audits de sûreté de l'aviation réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous les États contractants, réalisés aussi bien au niveau national qu'au niveau des aéroports, afin d'évaluer les capacités de supervision de la sûreté de l'aviation des États ainsi que les mesures de sûreté effectivement en place à certains aéroports clés ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants d'accepter que des audits soient effectués à l'initiative de l'OACI en signant avec l'Organisation un Protocole d'entente bilatéral dont le modèle a été approuvé par le Conseil lors de sa 167^e session ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de donner un plein appui à l'OACI en acceptant les missions d'audit prévues par l'Organisation, en facilitant le travail des équipes d'audit, et en préparant et soumettant à l'OACI un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les audits ;

4. *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 ;

5. *Demande* au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USAP en intégrant progressivement ses activités dans le budget du Programme ordinaire aussitôt que possible ;

6. *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 investissements 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,

Considérant que la sûreté de l'aviation est d'une importance vitale pour tous les États contractants pour le bon fonctionnement de leurs compagnies aériennes à travers le monde,

1. *Invite* les pays développés à prêter assistance aux pays qui ne sont pas à même de mettre à exécution les programmes de mesures techniques suggérées 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 ;

2. *Invite* les États contractants à garder présente la possibilité que leur offrent le Mécanisme pour une mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, le Programme des Nations Unies pour le développement et la coopération technique entre pays en développement pour répondre aux besoins d'assistance technique qui résultent pour eux de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

3. *Invite* les États contractants à tirer profit des mesures d'assistance à court terme offertes dans le cadre du Mécanisme AVSEC 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 ;

4. *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, et en particulier au moyen du Mécanisme AVSEC de l'OACI ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants de tirer parti de la disponibilité des centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI (CFSA), afin de renforcer les normes de formation ;

6. *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 conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation et

par les SARP adoptées par le Conseil au sujet de la sûreté de l'aviation 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 international des passagers, des bagages, du fret et de la poste,

Considérant que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords bilatéraux sur les services aériens,

1. *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, compte tenu de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986, et de tenir compte de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;

2. *Recommande* que le Conseil continue :

- a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en matière de coopération visant à réprimer les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
- b) à analyser la situation actuelle en ce qui concerne la lutte menée contre les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
- c) à formuler des recommandations pour renforcer les mesures de répression de ces actes d'intervention illicite.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

Consciente de la nécessité de renforcer les mesures visant à prévenir tous les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

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* l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), 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 l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) 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

collaborer avec ce groupe et d'autres groupes appropriés dans leurs travaux liés à l'élaboration de contre-mesures pour faire face à la menace que présentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) et pour encourager leur mise en application dans tous les États contractants ;

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

A35-10 : 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 ses Résolutions A33-1 et A33-2,

Entérinant le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation adopté par le Conseil afin de répondre d'urgence aux menaces nouvelles et émergentes contre 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 les Résolutions A33-1 et A33-2 de l'Assemblée,

Notant qu'une bonne part du financement nécessaire pour exécuter le programme de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation ne pouvait être incluse dans le budget du Programme ordinaire pour 2005-2007 en raison de contraintes budgétaires et financières,

1. *Remercie* les États contractants pertinents de leurs généreuses contributions volontaires en ressources humaines et financières, lesquelles devraient atteindre au moins 12 millions de

dollars US à la fin de 2004, aux fins de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au cours du triennat 2002-2004 ;

2. *Entérine* les besoins indicatifs de financement à l'aide de ressources extrabudgétaires pour l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, lesquels s'élèvent à 20 millions de dollars US pour les exercices financiers 2005, 2006 et 2007 ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de fournir des contributions volontaires pour le Mécanisme AVSEC amélioré, afin de financer l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, le montant étant fondé sur le barème des contributions approuvé par l'Assemblée pour le budget du Programme ordinaire de 2005, 2006 et 2007 ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants de s'engager d'avance à faire des contributions volontaires qu'ils verseront tôt dans l'exercice financier de façon à garantir la bonne planification et exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ;

5. *Demande instamment* au Conseil de veiller à la durabilité à long terme du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation en incluant progressivement et dès que possible les besoins de financement dans le budget du Programme ordinaire, et *demande* en conséquence au Secrétaire général de formuler des propositions spécifiques à cet égard, en tenant compte de la priorité accordée à la sûreté de l'aviation, lors de la préparation du projet de budget-programme pour 2008-2010.

A27-9 : Actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol

L'Assemblée,

Considérant les récents actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale qui ont entraîné la mort de nombreux innocents et la destruction d'aéronefs civils, et exprimant sa plus vive sympathie aux familles de tous ceux qui sont morts par suite de ces actes criminels,

Constatant avec horreur la répétition d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction totale d'aéronefs civils en vol et à en tuer tous les occupants,

Reconnaissant que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale constituent un délit grave, en violation du droit international,

Rappelant ses Résolutions A17-1 et A27-7,

Prenant note de la Résolution 635 du Conseil de sécurité des Nations Unies,

1. *Condamne* énergiquement tous les récents actes criminels de destruction en vol commis contre des aéronefs civils ;

2. *Demande* instamment aux États membres d'intensifier leurs efforts pour mettre pleinement en œuvre les normes,

pratiques recommandées et procédures relatives à la sûreté de l'aviation élaborées par l'OACI, et de prendre des mesures de sûreté additionnelles appropriées chaque fois que l'accroissement de la menace le justifie ;

3. *Demande* aux États membres qui le peuvent d'augmenter l'aide technique, financière et matérielle aux États qui en ont besoin pour assurer une application universelle de ces dispositions ;

4. *Prie instamment* les États membres d'accélérer les études et les recherches relatives à la détection des explosifs et au matériel de sûreté, en vue de permettre leur application aussi rapide et généralisée que possible, et de participer activement à l'élaboration d'un régime international de marquage des explosifs en vue de leur détectabilité ;

5. *Charge* le Conseil de prendre les mesures nécessaires pour que ses travaux et ceux de ses organes subsidiaires reprennent aussitôt que possible à l'issue de l'Assemblée, afin d'achever dans les plus brefs délais l'ensemble du programme qu'il a adopté dans sa Résolution du 16 février 1989 et d'entreprendre toute autre action qu'il pourrait estimer nécessaire.

AUTRES QUESTIONS RELATIVES À L'INTERVENTION ILLICITE

A35-11 : 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 sa Résolution A33-1 : *Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile*, qui charge le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile,

Rappelant les Résolutions 58/241 et 58/54 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulées respectivement *Le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects* et *Transparence dans le domaine des armements*,

Prenant note 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*,

Accueillant 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,

Considérant que sa Résolution A32-23 : *Contrôle des exportations de MANPADS* n'est plus adéquate et qu'il faut maintenant en étendre la portée,

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 le stockage 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 leurs territoires, aussitôt que possible ;

4. *Demande instamment* à tous les États contractants de participer activement à l'élaboration d'un instrument international visant à identifier et à retracer les armes légères comme l'indique la Résolution 58/241 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulée *Le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects* ;

5. *Invite instamment* tous les États contractants à appliquer les principes définis dans les *Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS* de l'*Arrangement de Wassenaar*, s'ils n'ont pas encore participé à cet arrangement ;

6. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A32-23 : *Contrôle des exportations de MANPADS*.

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

L'Assemblée,

Reconnaissant l'importance de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* dans la prévention des actes illicites contre l'aviation civile,

Consciente de la proposition actuelle faite par la Commission technique internationale des explosifs d'amender l'annexe technique à la Convention afin d'augmenter la concentration minimale

requis du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse,

Tenant compte du fait qu'il est souhaitable de préserver un régime uniforme pour le système de détection des explosifs, notamment après l'amendement de l'annexe technique,

Notant la recommandation du Comité juridique sous sa forme approuvée par le Conseil, selon laquelle l'article IV de la Convention devrait être appliqué mutatis mutandis aux explosifs qui ne sont pas marqués conformément aux dispositions amendées de l'annexe technique,

Prie instamment les États contractants de l'OACI qui sont parties à la Convention d'en appliquer l'article IV dans leurs relations mutuelles de la manière suivante :

- 1) Les explosifs qui, au moment de la fabrication, répondaient aux exigences de la 2^e Partie de l'annexe technique, mais qui n'y répondent plus en raison de l'amendement mentionné ci-dessus, à savoir augmenter la concentration minimale requise du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse, seront régis par les dispositions de l'article IV, paragraphes 2 et 3, à compter de l'entrée en vigueur de l'amendement en question.
- 2) En conséquence, lorsqu'un tel amendement de la 2^e Partie de l'annexe technique entrera en vigueur, chaque État partie n'ayant pas expressément formulé d'objection à l'amendement prendra les mesures nécessaires pour s'assurer :
 - a) que tous les stocks d'explosifs sur son territoire dont il est fait mention au paragraphe précédent soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite Convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de trois ans à dater de l'entrée en vigueur dudit amendement, si les explosifs en question ne sont pas détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police ;
 - b) que tous les stocks d'explosifs dont il est question à l'alinéa a), qui sont détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police et qui ne sont pas incorporés en tant que partie intégrante dans des engins militaires dûment autorisés, soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite Convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de quinze ans à compter de l'entrée en vigueur dudit amendement.
- 3) Le précédent paragraphe s'appliquera à tout État partie qui retire son objection à l'amendement, à compter de la date à laquelle il indique qu'il consent à y être lié.
- 4) Les paragraphes ci-dessus s'appliqueront mutatis mutandis à tout amendement futur de l'annexe technique, à moins qu'un État contractant ne notifie à tous les autres États contractants et au Conseil qu'il n'accepte pas cette application. Une telle notification aura lieu dans la période de 90 jours mentionnée au paragraphe 3 de l'article VII de la Convention.

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

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

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

VIII^e PARTIE. ORGANISATION ET PERSONNEL

QUESTIONS D'ORGANISATION

A31-2 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI

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

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

A22-7 : Statut du Corps commun d'inspection

POLITIQUE GÉNÉRALE RELATIVE AU PERSONNEL

A1-51 : Politique relative au personnel

Attendu que l'Assemblée a examiné les mesures prises par le Conseil intérimaire pour élaborer et perfectionner les principes et règlements relatifs aux modalités du service applicables au personnel de l'Organisation provisoire,

Attendu qu'il appartient au Conseil de déterminer lesdites modalités de service pour le personnel de l'Organisation permanente,

Attendu que l'Assemblée prend note du fait qu'il n'a pas été possible pour l'Organisation provisoire d'atteindre, dans le recrutement du personnel du Secrétariat, le degré d'internationalisation souhaitable,

L'Assemblée décide en conséquence :

1. d'entériner en principe les règlements du personnel élaborés par le Conseil intérimaire et de préconiser leur maintien, sauf modification éventuelle par décision du Conseil ;

2. que des règlements relatifs au personnel soient établis sur une base permanente en s'inspirant des règlements de l'Organisation provisoire et en tenant compte, entre autres, des recommandations contenues dans le Rapport final de la Commission n° 5 (Doc 4383 A1-AD/29) ;

3. que le Conseil doit établir une réglementation afférente au détachement du personnel qualifié des États contractants auprès du Secrétariat, dans tous les cas où de telles mesures serviraient les intérêts de l'Organisation.

A21-12 : Commission de la fonction publique internationale

A2-27 : Privilèges et immunités accordés à l'OACI

RECRUTEMENT ET DÉPLOIEMENT

A4-31 : Représentation géographique des États contractants au sein du Secrétariat

L'Assemblée,

Considérant qu'elle peut, aux termes de l'article 58 de la Convention, établir les règles régissant la détermination par le Conseil de la méthode à suivre pour le recrutement et la cessation d'emploi du Secrétaire général et du personnel de l'Organisation,

Considérant que les principes qui figurent dans le Code du personnel de l'OACI (1^{re} Partie — Politique générale. A — Politique de recrutement) prévoient que le recrutement s'effectuera sur une base géographique aussi large que possible et devra viser, dans la mesure du possible, à une répartition équilibrée des ressortissants des différents États contractants au sein du Secrétariat,

Considérant qu'il appert du rapport du Conseil à la présente Assemblée (Doc 6980 A4-AD/1), qu'il n'a pas été possible jusqu'à maintenant de mettre intégralement en application ces principes et que le personnel international appartient pour une large part à un groupe d'États ayant la même origine historique et politique et utilisant une langue commune,

Charge le Conseil de prendre, sans nuire au rendement indispensable, ni restreindre la responsabilité expresse incombant au Secrétaire général, les mesures propres à assurer une représentation géographique équilibrée des ressortissants des États contractants au sein du personnel de l'Organisation.

A14-6 : Application du principe d'une répartition géographique équitable dans le personnel du Secrétariat et des bureaux régionaux de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que l'article 58 de la Convention de Chicago dispose que, sous réserve des règlements établis par l'Assemblée, le Conseil détermine le mode de nomination du personnel de l'Organisation,

Considérant que le Conseil procède à l'heure actuelle à une étude de la structure du Secrétariat, de la politique de recrutement et des conditions d'emploi,

Considérant que la plus grande partie de la charge de la direction et de l'administration du Secrétariat de l'OACI a été supportée jusqu'à présent par des fonctionnaires recrutés dans les États contractants les plus développés,

Considérant que d'autres États contractants moins développés disposeront peut-être bientôt parmi leur personnel d'un nombre croissant de personnes susceptibles d'être recrutées à tous les niveaux,

Considérant qu'il est extrêmement souhaitable que des membres du personnel d'un aussi grand nombre de ces États qu'il est pratiquement possible participent au travail du Secrétariat de l'OACI,

Décide :

1. que lors du recrutement du personnel ou du renouvellement des contrats du personnel actuel, le principe d'une répartition géographique équitable devra être dûment pris en considération ainsi que tous les autres facteurs pertinents ;

2. que, exception faite du personnel des services généraux et des services linguistiques, le Conseil adoptera une politique de recrutement prévoyant une plus grande proportion de contrats à court terme, dont la durée initiale n'excédera pas trois ans et qui pourront être reconduits chaque fois pour une durée maximum de trois ans ;

3. que, dans les cas où l'on souhaite recruter un fonctionnaire d'un État contractant, le Secrétaire général prendra toutes les mesures pratiques voulues pour obtenir le consentement et la coopération dudit État et, s'il y a lieu, son avis sur l'aptitude du fonctionnaire en question à remplir les fonctions qu'on lui destine.

A24-20 : Respect et application du principe d'une représentation géographique équitable aux postes du Secrétariat de l'OACI

L'Assemblée,

Agissant conformément à sa Résolution A14-6, et en particulier au paragraphe 2 de cette résolution, qui porte sur le principe

d'une représentation géographique équitable aux postes du Secrétariat de l'OACI,

Considérant qu'il est hautement souhaitable de respecter ce principe ainsi que d'autres critères lors du recrutement de personnel et du renouvellement des contrats du personnel,

Reconnaissant le désir qu'ont les États contractants de parvenir à une meilleure compréhension et à une coopération accrue en développant davantage le caractère international de l'Organisation,

Réaffirmant l'intérêt général que les États contractants portent au maintien d'un haut niveau de compétence technique et d'efficacité,

1. Décide que le Conseil devrait d'urgence :

a) adopter des mesures propres à assurer une répartition géographique plus équitable des postes du Secrétariat de l'OACI, de telle sorte que les différentes régions du monde soient, dans la mesure du possible, à même d'obtenir une représentation adéquate ;

b) instaurer une politique de recrutement, portant notamment sur la sélection, la promotion, le renouvellement des contrats, la durée des contrats, la prolongation de la durée de service, la cessation d'emploi et autres questions connexes, afin de concrétiser le principe d'une représentation équilibrée de tous les États contractants des différentes régions ;

c) revoir les usages actuels en matière de nomination et de promotion et adopter des principes, des politiques et des méthodes régissant la nomination, la cessation d'emploi, la promotion, la prolongation de la durée de service, le renouvellement et la durée des contrats en ce qui concerne les postes clés du Secrétariat de l'OACI ;

d) adopter de nouvelles mesures propres à assurer la mise en application prompte et effective des politiques, méthodes et procédures établies en application des alinéas a), b) et c) ci-dessus ;

e) faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée en 1986 sur les mesures qu'il aura adoptées pour donner suite à la présente résolution, en se fondant sur les rapports annuels intérimaires que lui aura soumis le Secrétaire général.

2. Invite les États contractants, à encourager les personnes qualifiées à poser leur candidature aux postes vacants dans la catégorie des administrateurs.

A35-14, Appendice U : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

A1-51, paragraphe 3 : Détachement de personnel

NOMINATIONS ET AVANCEMENT

A1-8 : Nominations et avancement au sein de l'OACI

Considérant que l'article 58 de la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que sous réserve de toutes règles établies par l'Assemblée de l'OACI et conformément aux dispositions de la Convention, le Conseil de l'OACI fixera les modes de nomination et de cessation d'emploi, les qualifications et les salaires, les indemnités et les conditions d'emploi du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'OACI et qu'il peut employer ou utiliser les ressortissants nationaux de tout État contractant,

Considérant que la présente Assemblée estime qu'il est souhaitable de définir d'une façon plus précise les méthodes de nomination et d'avancement du personnel de l'OACI,

Considérant que la procédure adoptée par le Conseil intérimaire de l'OPACI, suivant laquelle des bureaux de nomination et d'avancement avaient été créés pour procéder à l'examen des titres des candidats et pour donner son avis sur les nominations et l'avancement du personnel, est approuvée par l'Assemblée,

En conséquence l'Assemblée décide :

- a) que les nominations et l'avancement du personnel de l'Organisation celle du Secrétaire général exceptée, seront faites par le Secrétaire général après avoir examiné les avis

exprimés à ce sujet par les bureaux de nomination et d'avancement qui seront créés dans ce but par le Conseil et qui se composeront des membres du Secrétariat que le Conseil peut choisir et fonctionneront suivant les règles de procédure que le Conseil jugera opportun d'établir ;

- b) que les nominations et l'avancement aux postes élevés du personnel susceptibles d'être fixés par le Conseil devront être soumis à l'approbation du Président du Conseil.

SUJETS DIVERS

A3-9 : Caisse de prévoyance du personnel et caisse de pensions

La troisième Assemblée :

5. *Décide* de déléguer au Conseil le pouvoir de choisir les membres du Comité des Pensions du personnel de l'OACI, qui, en vertu des dispositions de l'article 21 des Statuts de la Caisse commune des pensions du personnel des Nations Unies, doivent être choisis par l'Assemblée, ainsi que de fixer le nombre des membres dont ce comité sera composé.

A1-14, paragraphe 5 : Programme de familiarisation de l'OACI

IX^e PARTIE. SERVICES LINGUISTIQUES ET ADMINISTRATIFS

SERVICES LINGUISTIQUES

A31-17 : Niveau des services assurés dans les langues de travail de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la prestation et l'instauration d'un service de niveau adéquat dans les langues de travail de l'OACI, conformément aux résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée, sont d'une haute importance pour la diffusion dans le monde entier de la documentation de l'OACI, en particulier celle des normes et pratiques recommandées (SARP), ainsi que pour le bon fonctionnement de l'Organisation et de ses organes permanents,

Considérant qu'il est essentiel de maintenir la parité et la qualité du service dans toutes les langues de travail de l'Organisation,

1. Réaffirme ses résolutions antérieures sur le renforcement des langues de travail de l'OACI ;
2. Décide que l'Organisation doit avoir pour objectif constant la parité et la qualité du service dans toutes ses langues de travail ;
3. Décide que l'ajout d'une nouvelle langue ne doit pas influencer sur la qualité du service dans les autres langues de travail de l'Organisation ;
4. Décide que le Conseil doit continuer à suivre la question des services linguistiques, qui fera l'objet de réexamen ;
5. Demande au Conseil de lui présenter un rapport à sa prochaine session ordinaire, en 1998.

A22-30 : Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI

L'Assemblée,

Considérant la nécessité de maintenir l'efficacité de l'OACI dans tous les domaines qui touchent à l'aviation civile internationale,

Prenant note des observations formulées au Comité exécutif sur les conclusions du Rapport du Corps commun d'inspection n° JIU/REP/77/5 de juillet 1977 relatives à l'augmentation des coûts des services linguistiques, et notant que les services linguistiques pèsent de plus en plus lourd sur les budgets de l'OACI,

Recommande au Conseil :

1. de garder à l'étude tous les aspects des services linguistiques à l'OACI ;
2. d'examiner, en consultation avec les États, les moyens de soulager le budget de l'OACI du coût croissant des services linguistiques et de faire des suggestions à ce propos.

A22-29 : Emploi des langues à la Commission de navigation aérienne

L'Assemblée,

Considérant qu'à sa 21^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil d'étudier tous les aspects financiers des services linguistiques de l'OACI et, notamment, les incidences financières de l'introduction de langues de travail supplémentaires,

Considérant que le Conseil a examiné cette question à ses 83^e, 84^e et 90^e sessions et a procédé dans le WP/17 à une étude très complète de l'emploi des langues tant à l'OACI qu'à l'Organisation des Nations Unies et dans les institutions spécialisées, ainsi que des incidences fonctionnelles et budgétaires du multilinguisme,

Considérant qu'aux termes de la Règle 23 du Règlement intérieur de la Commission de navigation aérienne, il appartient au Conseil de déterminer « les langues dans lesquelles se tiennent les débats de la Commission et dans lesquelles est rédigée sa documentation »,

Considérant que si les débats de la Commission de navigation aérienne donnent lieu à une interprétation simultanée dans les quatre langues de l'Organisation, la documentation de la Commission est rédigée et distribuée dans l'une des quatre langues seulement, l'anglais,

Considérant que, selon les Règles 64 et 65 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'OACI tous les documents préparatoires ainsi que les recommandations, résolutions et décisions de l'Assemblée sont rédigés et diffusés en français, en anglais, en espagnol et en russe « et que les interventions faites dans l'une des quatre langues sont interprétées dans les trois

autres langues » ; qu'il en est de même en vertu des Règles 56 et 57 du Règlement du Conseil ; que le Conseil a en outre décidé, par application de la Règle 38 du Règlement intérieur de ses comités permanents, que la documentation de ces comités serait établie dans les quatre langues de l'OACI, que, selon la Règle 44 du Règlement intérieur du Comité juridique, les documents de ce comité sont rédigés et distribués dans ces mêmes langues,

Considérant, en outre, que selon l'Article 51 du règlement de procédure de l'Assemblée générale des Nations Unies, les langues officielles et les langues de travail de l'Assemblée générale sont également utilisées dans ses commissions et sous-commissions ; que cette règle est constamment rappelée dans les règlements des conférences convoquées sous l'égide des Nations Unies,

Considérant que cette règle est appliquée dans toutes les institutions spécialisées et qu'il ressort de l'Appendice C du WP/17 que la non-traduction des documents de la Commission de navigation aérienne est une exception unique dans le système des Nations Unies,

Considérant qu'une telle pratique porte préjudice non seulement aux membres de la Commission, mais aussi aux administrations nationales intéressées à ses travaux et qu'une révision de cette situation permettrait aux États une participation plus large à l'une des activités essentielles de l'OACI,

Considérant qu'il s'avère nécessaire et possible de procéder à cette révision tout en maintenant l'équilibre budgétaire de l'OACI et en situant les dépenses afférentes à sa mise en oeuvre dans des limites raisonnables,

Considérant qu'il importe, en conséquence, que les dispositions qui seront prises à cet effet le soient graduellement,

1. *Décide* le principe de la préparation et de la circulation des documents de travail de la Commission de navigation aérienne dans les quatre langues de travail de l'Organisation ;

2. *Charge* le Conseil, en conformité avec sa responsabilité en vertu de la Règle 23 du Règlement intérieur de la Commission de navigation aérienne, de contrôler la mise en oeuvre progressive de cette décision, en s'efforçant de maintenir, et si possible, accroître l'efficacité de travail de la Commission.

A16-16 : Textes français et espagnol de la Convention

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

Décision A21 : Emploi limité de l'arabe

(Voir Doc 9113, A21-EX, page 52, § 44:5)

Décision A23 : Utilisation de la langue arabe aux sessions de l'Assemblée

(Voir Doc 9311, A23-EX, Vol. 1, page 18, § 7:29)

Décision A26 : Élargissement des services en langue arabe à l'OACI

(Voir Doc 9489, A26-EX, page 24, § 7:40)

A29-21 : Renforcement de l'emploi de la langue arabe à l'OACI

L'Assemblée,

Rappelant les décisions prises à ses 21^e, 24^e, 26^e et 27^e sessions sur l'adoption de la langue arabe et l'élargissement de son emploi à l'OACI,

Notant que plusieurs États arabes ont versé des contributions volontaires pour renforcer l'emploi de l'arabe au sein de l'Organisation,

Notant le désir des États de langue arabe et d'autres États intéressés d'élargir l'emploi de l'arabe pour inclure toutes les activités de l'OACI, y compris celles du Conseil,

1. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour renforcer progressivement les services d'interprétation et de traduction en langue arabe à compter du 1^{er} janvier 1993, y compris au Conseil ;

2. *Demande* au Conseil de suivre attentivement ces mesures dans le but de s'assurer que l'emploi de la langue arabe à l'OACI atteindra le même niveau que celui des autres langues de l'Organisation au plus tard à la fin de 1998 ;

3. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur l'application de cette résolution.

Décision A22 : Introduction de la langue chinoise à l'OACI

(Voir Doc 9210, A22-EX, page 51, § 17:1 et 17:2)

A31-16 : Renforcement de l'emploi de la langue chinoise à l'OACI

L'Assemblée,

Rappelant les décisions prises à sa 22^e session et à la 140^e session du Conseil sur l'adoption de la langue chinoise et l'élargissement de son emploi à l'OACI,

Notant que l'emploi de la langue chinoise se limite uniquement à l'interprétation pendant les sessions de l'Assemblée et du Conseil,

Notant que la République populaire de Chine a versé des contributions volontaires pour renforcer l'emploi du chinois dans l'Organisation,

Notant l'importance de l'élargissement de l'emploi de la langue chinoise à toutes les activités de l'OACI,

1. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires en vue d'intensifier progressivement l'emploi de la langue chinoise dans les services d'interprétation et de traduction ;

2. *Demande* au Conseil de suivre de près ces mesures pour faire en sorte que l'emploi de la langue chinoise à l'OACI atteigne le même niveau que celui des autres langues de l'Organisation d'ici la fin de l'année 2001, dans les limites des ressources de l'Organisation ;

3. *Demande* au Secrétaire général d'établir le texte authentique en langue chinoise de la Convention de Chicago en vue de son adoption lors d'une conférence internationale qui se tiendra au cours de la prochaine session de l'Assemblée ;

4. *Demande* au Conseil de présenter un rapport sur la mise en oeuvre de la présente résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI.

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

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

SERVICES ADMINISTRATIFS

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

A35-14, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

A35-14, Appendice E : Manuels et circulaires techniques de l'OACI

A1-54 : Publications de l'OACI

Attendu qu'un des buts essentiels de l'Organisation est de communiquer aux États contractants, sous forme de documents convenables, les résultats des travaux de l'Organisation et la documentation relative à son activité,

Attendu que l'Assemblée manifeste le souci le plus vif de réduire les délais de production et de diffusion, d'éviter que certains textes ne fassent double emploi, et de réduire enfin le plus possible, les dépenses afférentes à ce chapitre,

L'Assemblée décide en conséquence ce qui suit :

1. le programme de publications de l'Organisation devra comprendre un bulletin mensuel, les comptes rendus des séances, les standards, les manuels régionaux, les glossaires en plusieurs langues et tous autres documents dont le Conseil, sur les recommandations du Comité des Publications, estimera la publication nécessaire pour que soient atteints les buts de l'Organisation, dans les limites budgétaires prévues pour chaque exercice financier ;

2. le Conseil devra établir des règlements s'appliquant à toutes les phases de l'élaboration et de la diffusion des documents. Ces règlements devront préciser les rapports entre les comités permanents intéressés du Conseil et une autorité centrale qui, au sein du Secrétariat, aura pleine et entière responsabilité pour coordonner tous les aspects du service des publications ;

3. le Secrétaire général devra soumettre au Conseil des recommandations relatives à l'élaboration desdits règlements, en particulier pour ce qui est du format, de la typographie, du volume des documents et des moyens de reproduction ; il importera de tenir compte des exigences des usagers ; des économies considérables qui pourraient être réalisées en étendant l'usage des tirages en offset ; de l'utilité d'établir une liste précise des commandes permanentes à titre onéreux pour éviter tout gaspillage ; des avantages présentés par la reproduction sur place de certains documents en dehors du Canada ; de la préparation et de la mise en vente d'un répertoire complet des publications de l'OACI ; de l'application d'une politique des prix uniformes ; enfin de la désignation, dans différentes parties du monde, d'agences destinées à assurer la vente des publications de l'OACI.

A24-21 : Publication et distribution de la documentation

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à la Résolution A1-54, l'Assemblée a manifesté dès le début de l'Organisation le souci de réduire les délais de production et de diffusion des publications et de la documentation de l'OACI,

Ayant à l'esprit la nécessité de la réalisation d'économies et la recherche d'efficacité dans les travaux de l'Organisation, la distribution des documents et la conduite des réunions,

Considérant les normes et accords en vigueur au sein de l'OACI en ce qui concerne les langues de travail,

Considérant qu'il est primordial de reconnaître effectivement en matière de publication et de documentation l'importance égale des langues de travail convenues dans tous les domaines et aspects de la vie de l'Organisation,

Considérant qu'il existe déjà d'autres résolutions de l'Assemblée par lesquelles il a été décidé des langues utilisées à la Commission de navigation aérienne, en vertu de ce principe d'égalité catégoriquement reconnu,

Considérant que tous les États usagers doivent avoir des possibilités équitables et égales de consulter la documentation produite par l'Organisation dans les diverses langues de travail convenues,

1. *Adopte* comme principe de la politique relative aux publications et à la documentation de l'Organisation la diffusion simultanée dans toutes les langues de travail de l'OACI selon les conditions déterminées par l'Assemblée et le Conseil ;

2. *Charge* le Conseil :

- a) d'appliquer en étroite liaison avec le Secrétaire général, le principe de la simultanéité de la distribution dans les langues convenues mentionné ci-dessus, et de suivre de près son application ;
- b) de rendre compte à l'Assemblée, lors de ses sessions futures, de l'application du principe ci-dessus, qui doit être effective et complète.

3. *Invite* les États contractants à coopérer avec l'Organisation pour la réalisation des objectifs de la présente résolution.

A11-16 : Préparation et conduite des réunions

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

A3-5 : Envoi de documentation pour les réunions de l'OACI

La troisième Assemblée décide :

2. que le Conseil maintiendra autant que possible sa pratique actuelle consistant à expédier les principaux documents à l'appui* des ordres du jour des réunions, 90 jours au moins avant la date d'ouverture de chacune des réunions.

A35-14, Appendice B : Réunions mondiales de navigation aérienne

A35-14, Appendice L : Réunions régionales de navigation aérienne

* Par « principaux documents à l'appui » on entend le rapport d'examen du problème par le Secrétariat, ainsi que tous les documents ayant une importance suffisante pour justifier leur inclusion dans l'étude entreprise par le Secrétariat. Tous les documents ultérieurs, tels que les observations des États contractants sur l'ordre du jour, seront expédiés le plus tôt possible.

X^e PARTIE. QUESTIONS FINANCIÈRES

RÈGLEMENT FINANCIER

Résolutions A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35
et A24-29

Note.— Ces résolutions, qui régissent le texte du Règlement financier et de ses amendements, n'ont pas été reproduites dans la présente publication. La version en vigueur du Règlement financier figure dans le Doc 7515/11.

A32-29 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil a noté qu'il fallait, autant que possible, fixer une date cible pour l'achèvement de chaque élément de programme et de chaque tâche dans le cadre du processus budgétaire,

Considérant que le Conseil a noté que les restrictions du Règlement financier relatives à l'utilisation des fonds entraînent des difficultés à exécuter intégralement le programme des travaux,

Considérant que le Conseil lui recommande d'étendre l'emploi de l'excédent des recettes accessoires de façon que cet excédent puisse servir à des projets nouveaux et imprévus liés à la sécurité de l'aviation ou à l'amélioration de l'efficacité de l'exécution des programmes de l'OACI,

1. Décide de confirmer les modifications des paragraphes 4.4 et 5.6 du Règlement financier telles qu'indiquées ci-après, avec effet au 1^{er} mai 1998 et au 25 juin 1998, respectivement ;

Article IV Budget

...

4.4 Le Budget-Programme du Secrétaire général, comprenant le programme des travaux et les prévisions budgétaires, est divisé en grands programmes, programmes, sous-programmes et éléments de programme, chacun de ces derniers étant accompagné d'une indication de priorité. Chaque élément de programme du

Budget-Programme comporte, dans la mesure du possible, la date cible pour l'achèvement de la tâche ou des tâches.

...

Article V Crédits votés

...

5.6 Le Secrétaire général, à concurrence de 10 % par crédit pour chaque grand programme et, au-delà de ce pourcentage, le Conseil, indépendamment de la prérogative que lui donne le paragraphe 5.10 d'effectuer des virements de crédits d'un grand programme à un autre, peuvent décider de reporter à l'exercice suivant tout crédit non utilisé au cours d'un exercice compris dans la période qui sépare les sessions triennales ordinaires de l'Assemblée. Le total des crédits engagés et reportés ne dépasse pas le total des crédits autorisés plus les montants reportés des exercices précédents. Tout solde des crédits non utilisés est annulé.

...

2. Décide en outre de modifier l'alinéa 5.2 c) du Règlement financier, comme indiqué ci-après, pour une période d'essai de trois ans, avec effet au 1^{er} janvier 1998 ;

Article V Crédits votés

...

5.2 ...

c) indépendamment de a) et b) ci-dessus, 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 accessoires dont l'Assemblée a tenu compte en votant les crédits pour ces exercices, afin de financer :

1) les dépenses directement associées à la source des recettes accessoires supplémentaires ;

2) les dépenses relatives à des projets nouveaux et imprévus liés à la sécurité de l'aviation, ou à

l'amélioration de l'efficacité de l'exécution des programmes de l'OACI.

...

3. Le Conseil rendra compte des résultats qu'aura permis d'obtenir l'application du paragraphe 5.2 du Règlement financier à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

A33-29 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil a fait un examen de fond du Règlement financier et apporté des modifications à ce dernier pour améliorer l'efficacité de l'Organisation, modifications dont il rend compte à l'Assemblée,

Considérant que le Conseil lui a fait rapport sur les résultats de l'application du paragraphe 5.2 tel qu'il a été modifié pour une période d'essai de trois ans par la Résolution A32-29,

Considérant que, à la lumière de l'expérience, le Conseil a noté qu'il conviendrait de modifier à nouveau le paragraphe 5.2 de l'article V et qu'il recommande à l'Assemblée d'approuver les modifications de ce paragraphe qu'il lui a suggérées,

Considérant qu'elle a pris note des modifications des Articles IV, V, VII, IX, XI et XIII et de l'Annexe au Règlement financier,

Décide :

1. que les modifications ci-après sont confirmées ;

Article IV* Budget

...

4.7 Les prévisions du Conseil sont accompagnées :

...

c) d'un projet de résolution d'adoption du budget pour chaque exercice financier, approuvé par le Conseil et recommandé à l'Assemblée pour adoption ; la résolution doit indiquer, par grand programme, les crédits nécessaires pour l'exercice financier considéré. Le total des crédits nécessaires pour tous les grands programmes pour chaque exercice financier est considéré comme le total des crédits autorisés. Le projet de résolution d'adoption du budget spécifie aussi la façon dont il est proposé de financer le total des crédits autorisés pour chaque exercice financier ainsi que tout autre renseignement approprié ;

...

Article V* Crédits votés

...

5.10 Des virements de crédits d'un grand programme à un autre peuvent être effectués par le Secrétaire général jusqu'à concurrence de 10 % par crédit pour chacun des grands programmes touchés par le virement. Au-delà de ce pourcentage, des virements de crédits d'un grand programme peuvent être effectués par le Secrétaire général avec l'assentiment préalable du Conseil, après avis du Comité des finances. Le Conseil rend compte à l'Assemblée de tout virement ainsi effectué.

5.11 Le Secrétaire général peut reporter au premier exercice financier du triennat suivant la réalisation d'éléments précis de sous-programmes prévue pour le troisième exercice d'un triennat donné. Avec l'assentiment du Conseil, la partie des crédits relative à l'activité reportée reste utilisable pour des engagements pendant une période de douze mois après la fin de l'exercice pour lequel les crédits ont été approuvés, puis pendant une nouvelle période de douze mois, dans la mesure nécessaire pour s'acquitter d'engagements non liquidés contractés au titre de la période de douze mois précédente.

...

Article VII Ouverture et gestion des comptes et fonds

...

7.2 Le Secrétaire général peut ouvrir des fonds et des comptes spéciaux pour des activités qui s'autofinancent ; sauf disposition contraire, ces fonds sont gérés conformément au présent Règlement. Tout excédent est conservé pour couvrir des achats relatifs aux activités pour lesquelles le fonds ou le compte a été ouvert et peut être reporté à l'exercice suivant. En cas de déficit à la fin d'un exercice financier, ce déficit est reporté à l'exercice suivant et couvert par les recettes de cet exercice. Aucun déficit n'est comblé par le budget du Programme ordinaire.

...

7.7 Le Secrétaire général est autorisé à faire payer les services assurés par l'Organisation. Les sommes ainsi recueillies, de même que les intérêts ou le produit de leur placement, servent à rembourser tout ou partie de ce que coûtent à l'Organisation la prestation et l'administration de ces services.

...

* Les modifications des paragraphes 4.7 et 5.10 prennent effet le 1^{er} janvier 2002.

**Article IX
Coopération technique**

...

9.3 Les dépenses d'administration et de fonctionnement afférentes aux programmes de coopération technique de l'Organisation sont financées par les organisations, gouvernements et autres entités qui fournissent les fonds de coopération technique. En ce qui concerne les projets du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), des frais d'administration sont déterminés en coordination avec le PNUD, et pour tous les autres projets, des frais d'administration sont déterminés sur la base des coûts estimatifs à supporter par l'OACI pour la mise en œuvre du projet.

...

9.5 Après que le Comité de la coopération technique et le Comité des finances les ont examinées et que le Conseil les a approuvées, des prévisions budgétaires relatives au Fonds AOSC sont présentées à l'Assemblée avec le budget du Programme ordinaire. L'Assemblée examine et approuve les prévisions AOSC. Le Secrétaire général apporte aux prévisions approuvées les ajustements qui peuvent s'avérer nécessaires au cours de l'exercice budgétaire considéré afin d'assurer aux programmes de coopération technique de l'Organisation, des services d'administration et d'appui adéquats dans le cadre des dispositions du présent Règlement financier et sans dépasser le montant des ressources extra-budgétaires fournies à l'Organisation à cette fin, et il fait rapport au Comité des finances à ce sujet. Si de tels ajustements des dépenses ordinaires d'administration et de fonctionnement pour l'exercice comportent une majoration de plus de 10 % par rapport au montant approuvé par l'Assemblée, ou précédemment approuvé par le Conseil en vertu du présent Règlement, ils sont soumis à l'approbation préalable du Conseil.

...

**Article XI
Contrôle financier interne et
vérification interne des comptes**

11.4 Le Secrétaire général peut, avec l'assentiment du Comité des finances dans chaque cas où la valeur d'origine dépasse 20 000 \$, passer par profits et pertes les pertes de numéraire, de matières ou d'autres avoirs, à condition qu'un état de tous les montants ainsi passés par profits et pertes soit soumis aux commissaires aux comptes en même temps que les comptes de l'exercice.

...

**Article XIII
Vérification comptable externe**

13.1 Sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil nomme un Commissaire aux comptes qui doit être le

Vérificateur général des comptes d'un État contractant (ou le fonctionnaire exerçant une fonction équivalente), pour effectuer annuellement, et chaque fois que des raisons spéciales l'exigent, une vérification indépendante des fonds, avoirs et comptes de l'Organisation. Cette nomination vaut pour la période fixée par le Conseil et confirmée par l'Assemblée.

13.2 Si le Commissaire aux comptes cesse de remplir la charge de Vérificateur général des comptes (ou de fonctionnaire exerçant une fonction équivalente) dans son pays, il est sur ce mis fin à ses fonctions de Commissaire aux comptes et, sous réserve de l'approbation du Conseil, son successeur comme Vérificateur général des comptes lui succède comme Commissaire aux comptes. Le Commissaire aux comptes ne peut autrement être révoqué pendant la durée de son mandat que par l'Assemblée.

13.3 Le rapport annuel de vérification que le Commissaire aux comptes adresse à l'Assemblée est remis au Conseil soit avant le 15 mai qui suit la fin de l'exercice financier, soit dans les six semaines qui suivent l'envoi des états financiers prévus au paragraphe 12.4, avec les observations du Secrétaire général à son sujet. Le Conseil examine les observations du Secrétaire général sur les mesures qu'il entend prendre à la suite des recommandations de fond du rapport du Commissaire aux comptes. Le Conseil présente le rapport du Commissaire aux comptes, les observations du Secrétaire général et ses propres observations à l'Assemblée lors de sa session suivante.

...

ANNEXE AU RÈGLEMENT FINANCIER

**Mandat additionnel régissant
la vérification externe des comptes**

...

5. Le Commissaire aux comptes exprime une opinion sur les états financiers de l'Organisation de l'aviation civile internationale, opinion qu'il signe. Cette opinion comprend les éléments de base ci-après :

- a) identification des états financiers faisant l'objet de la vérification ;
- b) mention de la responsabilité qui incombe au Secrétaire général et de celle qui revient au Commissaire aux comptes ;
- c) indication des normes d'audit utilisées ;
- d) description des travaux effectués ;
- e) formulation d'une opinion sur les états financiers, précisant si :
 - 1) les états financiers présentent fidèlement la situation financière à la fin de l'exercice et les résultats des opérations comptabilisées pour l'exercice ;

- 2) les états financiers ont été établis conformément aux conventions comptables spécifiées ;
- 3) les conventions comptables ont été appliquées de façon conséquente par rapport à l'exercice précédent ;
- f) formulation d'une opinion, indiquant si les opérations sont conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants ;
- g) date de l'opinion ;
- h) nom et qualité du Commissaire aux comptes ;
- i) le cas échéant, renvois au rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers.

...

2. que le paragraphe 5.2 du Règlement financier est modifié, avec effet au 1^{er} janvier 2002, de la façon suivante :

Article V Crédits votés

...

5.2 Le Conseil peut, au titre d'un exercice financier donné, consentir des crédits en sus des crédits budgétaires votés par l'Assemblée, dans les conditions ci-après :

- a) jusqu'à concurrence de 2 % du total des crédits autorisés pour le premier exercice qui suit l'adoption du budget, de 4 % du total des crédits autorisés pour le deuxième exercice et de 2 % du total des crédits autorisés pour le troisième exercice, pour faire face à des dépenses inévitables autres que celles qui sont spécifiées aux alinéas b) et c) ;
- b) jusqu'à concurrence de 100 000 \$, pour des dépenses afférentes à de nouveaux projets urgents tels que le financement temporaire d'un aéroport, d'une installation ou d'un service de navigation aérienne dont l'absence ou l'arrêt de fonctionnement risquerait d'entraîner des difficultés ou des dangers graves pour la navigation aérienne internationale si le Conseil ne prenait des mesures immédiates, et au sujet desquels un financement collectif est envisagé conformément aux dispositions du Chapitre XV de la Convention ;
- c) indépendamment de 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 accessoires dont l'Assemblée a tenu compte en votant les crédits pour ces exercices, afin de financer :
 - 1) les dépenses directement associées à la source des recettes accessoires supplémentaires ;
 - 2) les dépenses relatives à des projets liés à la sécurité de l'aviation, ou à l'amélioration de l'efficacité de l'exécution des programmes de l'OACI.

...

A35-25 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil lui a rendu compte des enseignements qu'il a tirés de l'application des paragraphes 6.5 et 6.7 du Règlement financier,

Considérant que le Conseil a noté qu'il fallait réviser ces paragraphes au bénéfice de la clarté,

1. *Décide* de confirmer les modifications indiquées ci-après :

Paragraphe 6.5

6.5 Sous réserve des dispositions prévues au présent Règlement ou sauf décision contraire de l'Assemblée :

- a) les contributions, les annuités au titre d'accords pour le règlement des arriérés et les avances au Fonds de roulement sont considérées comme dues et payables en totalité à l'expiration des 30 jours qui suivent la date de l'envoi de la notification du Secrétaire général prévue aux paragraphes 6.4, alinéa b), et 7.4, alinéa b), ou le premier jour de l'exercice financier auquel elles se rapportent, si ce jour est plus éloigné ;
- b) au 1^{er} janvier de l'exercice suivant, le solde impayé des contributions, des annuités au titre d'accords pour le règlement des arriérés et des avances au Fonds de roulement sera considéré comme étant d'une année en retard.

Paragraphe 6.7

6.7 Les versements effectués par les États contractants, y compris ceux des États contractants qui ont conclu des accords pour le règlement de leurs arriérés, sont d'abord affectés au paiement des avances qu'ils doivent au Fonds de roulement, puis le solde est porté en diminution des montants liés aux accords et de leurs contributions impayées, dans l'ordre chronologique des échéances.

CONTRIBUTIONS

A21-33 : 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 un taux maximal de réduction de 60 % en faveur des États dont le revenu par habitant est inférieur à 1 500 \$;
 - 4) l'importance de l'aviation 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 au plus élevé des deux chiffres suivants : 10 % de la contribution de l'année précédente ou 0,07 % du total des contributions.
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 des principes établis de l'Organisation en matière de contributions et qu'elle annule et remplace les résolutions ci-après, à compter du 1^{er} janvier 1975 : A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4 et A19-5.

A23-24 : Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions)

L'Assemblée,

Reconnaissant :

1. que, depuis longtemps, et avec de rares exceptions, l'Organisation a pour politique d'utiliser une formule de dégrèvement pour faible revenu par habitant alignée sur la formule correspondante de l'ONU ;
2. que l'Organisation se repose sur l'ONU pour lui fournir des données sur le revenu national des États contractants ;
3. que la plupart des États contractants de l'Organisation sont également membres de l'ONU et participent à l'adoption de ses décisions dans ce domaine ; et
4. qu'un certain nombre d'États ont indiqué qu'ils ont déjà commencé à prendre des mesures financières au niveau national en vue de s'acquitter de leurs obligations envers l'Organisation pour 1981 sur la base des prévisions budgétaires du Conseil et des projets de barèmes des contributions présentés avant la 23^e session de l'Assemblée ; en conséquence,

Décide que, à compter du calcul des barèmes des contributions pour 1984, 1985 et 1986, et les années suivantes, l'alinéa c) 3) du paragraphe 1 de la Résolution A21-33 soit amendé comme suit : « 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 ».

* Supprimé et remplacé par le paragraphe 1 de la Résolution A23-24.

A26-23 : Moyens d'éviter les retards dans le paiement des contributions

L'Assemblée note :

1. que, conformément à la Résolution A24-28, alinéa 5, le Conseil lui a fait rapport sur les moyens d'éviter les retards dans le paiement des contributions et que l'Assemblée a examiné ces moyens ;

2. que, si des arriérés accumulés depuis longtemps créent des difficultés financières pour l'Organisation, ce sont les retards dans le paiement des contributions de l'exercice en cours qui sont particulièrement préoccupants car ils donnent lieu à des déficits de trésorerie et placent l'Organisation dans une situation telle qu'elle risque de ne pouvoir s'acquitter de ses engagements courants ;

3. que, en établissant le budget, il ne faudrait tenir compte que des intérêts escomptés sur le placement de Fonds de roulement non utilisés. Il ne faudrait pas tenir compte des autres intérêts qui dépendraient de la date du versement des contributions par les États contractants, élément sur lequel l'Organisation n'a aucun moyen d'action ;

Décide :

1. qu'il faut intensifier la politique actuelle, qui consiste à entreprendre des démarches directement auprès des États pour qu'ils versent promptement leurs contributions de l'exercice en cours, à les informer des graves répercussions que les retards dans le versement des contributions ont sur le fonctionnement de l'Organisation ;

2. qu'un plan d'incitations financières doit être mis en œuvre à compter du 1^{er} janvier 1987 pour encourager le paiement en temps voulu des contributions dues, plan en vertu duquel le montant de l'excédent réalisé au cours de chacun des trois exercices précédant l'année de l'Assemblée, à concurrence des intérêts touchés par l'Organisation sur les placements effectués au cours de ces trois exercices, serait redistribué aux États contractants selon un barème pondéré en fonction de la date et du montant du versement de la contribution de l'exercice en cours ainsi que de la part des excédents non distribués accumulés au cours des exercices budgétaires précédents ;

3. que, après adoption par l'Assemblée des comptes apurés, une incitation financière équivalant à l'intérêt touché pour les trois années sera répartie entre les États contractants en fonction des points d'incitation accumulés pendant cette période. Si le montant de l'excédent disponible aux fins de répartition est inférieur à l'intérêt touché, seul le montant disponible sera réparti. La part appropriée des intérêts ainsi calculée sera répartie entre les États contractants en même temps que les autres excédents budgétaires répartis en vertu du paragraphe 6.2, alinéa a), du Règlement financier.

A31-25, Demande instamment paragraphe 1 : Fonds de roulement
A33-26 : Contributions au Fonds général pour 2002, 2003 et 2004

L'Assemblée décide que les montants à fixer au titre des contributions des États contractants pour 2002, 2003 et 2004, en application de l'article 61, Chapitre XII, de la Convention, seront déterminés conformément aux barèmes ci-dessous :

	2002 %	2003 %	2004 %
Afghanistan	0,06	0,06	0,06
Afrique du Sud	0,52	0,53	0,53
Albanie	0,06	0,06	0,06
Algérie	0,07	0,07	0,07
Allemagne	7,74	7,63	7,55
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	0,63	0,62	0,61
Argentine	0,72	0,79	0,86
Arménie	0,06	0,06	0,06
Australie	1,66	1,64	1,62
Autriche	0,77	0,76	0,75
Azerbaïdjan	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06
Bahreïn	0,06	0,06	0,06
Bangladesh	0,07	0,07	0,06
Barbade	0,06	0,06	0,06
Bélarus	0,06	0,06	0,06
Belgique	0,95	0,93	0,92
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	1,64	1,80	1,98
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	2,30	2,26	2,24
Cap-Vert	0,06	0,06	0,06
Chili	0,29	0,29	0,29
Chine	1,25	1,38	1,52
Chypre	0,06	0,06	0,06
Colombie	0,21	0,25	0,24
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	0,06	0,06	0,06

X. Questions financières

X-7

	2002	2003	2004		2002	2003	2004
	%	%	%		%	%	%
Danemark	0,57	0,56	0,55	Liban	0,06	0,06	0,06
Djibouti	0,06	0,06	0,06	Libéria	0,06	0,06	0,06
Égypte	0,17	0,17	0,17	Lituanie	0,06	0,06	0,06
El Salvador	0,06	0,06	0,06	Luxembourg	0,13	0,20	0,24
Émirats arabes unis	0,35	0,36	0,36	Madagascar	0,06	0,06	0,06
Équateur	0,06	0,06	0,06	Malaisie	0,54	0,54	0,54
Érythrée	0,06	0,06	0,06	Malawi	0,06	0,06	0,06
Espagne	2,04	2,01	1,99	Maldives	0,06	0,06	0,06
Estonie	0,06	0,06	0,06	Mali	0,06	0,06	0,06
États-Unis	25,00	25,00	25,00	Malte	0,06	0,06	0,06
Éthiopie	0,06	0,06	0,06	Maroc	0,10	0,10	0,10
Fédération de Russie	0,84	0,83	0,82	Maurice	0,06	0,06	0,06
Fidji	0,06	0,06	0,06	Mauritanie	0,06	0,06	0,06
Finlande	0,44	0,43	0,43	Mexique	0,92	0,93	0,92
France	5,40	5,32	5,27	Micronésie (États fédérés de)	0,06	0,06	0,06
Gabon	0,06	0,06	0,06	Monaco	0,06	0,06	0,06
Gambie	0,06	0,06	0,06	Mongolie	0,06	0,06	0,06
Géorgie	0,06	0,06	0,06	Mozambique	0,06	0,06	0,06
Ghana	0,06	0,06	0,06	Myanmar	0,06	0,06	0,06
Grèce	0,41	0,45	0,44	Namibie	0,06	0,06	0,06
Grenade	0,06	0,06	0,06	Nauru	0,06	0,06	0,06
Guatemala	0,06	0,06	0,06	Népal	0,06	0,06	0,06
Guinée	0,06	0,06	0,06	Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Guinée-Bissau	0,06	0,06	0,06	Niger	0,06	0,06	0,06
Guinée équatoriale	0,06	0,06	0,06	Nigéria	0,06	0,06	0,06
Guyana	0,06	0,06	0,06	Norvège	0,51	0,50	0,50
Haïti	0,06	0,06	0,06	Nouvelle-Zélande	0,37	0,36	0,36
Honduras	0,06	0,06	0,06	Oman	0,08	0,08	0,08
Hongrie	0,12	0,12	0,12	Ouganda	0,06	0,06	0,06
Îles Cook	0,06	0,06	0,06	Ouzbékistan	0,06	0,06	0,06
Îles Marshall	0,06	0,06	0,06	Pakistan	0,16	0,16	0,16
Îles Salomon	0,06	0,06	0,06	Palaos	0,06	0,06	0,06
Inde	0,40	0,40	0,39	Panama	0,06	0,06	0,06
Indonésie	0,25	0,25	0,24	Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,06	0,06	0,06
Iran (République islamique d')	0,23	0,24	0,24	Paraguay	0,06	0,06	0,06
Iraq	0,10	0,09	0,09	Pays-Bas	1,97	1,94	1,92
Irlande	0,28	0,28	0,28	Pérou	0,10	0,09	0,09
Islande	0,06	0,06	0,06	Philippines	0,17	0,17	0,17
Israël	0,48	0,47	0,47	Pologne	0,26	0,31	0,31
Italie	3,78	3,73	3,69	Portugal	0,41	0,40	0,40
Jamahiriya arabe libyenne	0,06	0,06	0,06	Qatar	0,06	0,06	0,06
Jamaïque	0,06	0,06	0,06	République arabe syrienne	0,07	0,07	0,07
Japon	14,58	14,36	14,22	République centrafricaine	0,06	0,06	0,06
Jordanie	0,06	0,06	0,06	République de Corée	1,99	2,19	2,36
Kazakhstan	0,06	0,06	0,06	République démocratique du Congo	0,06	0,06	0,06
Kenya	0,06	0,06	0,06	République démocratique populaire lao	0,06	0,06	0,06
Kirghizistan	0,06	0,06	0,06	République de Moldova	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06	République dominicaine	0,06	0,06	0,06
Koweït	0,17	0,17	0,17	République populaire démocratique de Corée	0,06	0,06	0,06
Lesotho	0,06	0,06	0,06	République tchèque	0,17	0,16	0,16
Lettonie	0,06	0,06	0,06	République-Unie de Tanzanie	0,06	0,06	0,06
L'ex-République yougoslave de Macédoine	0,06	0,06	0,06				

	2002	2003	2004		2005	2006	2007
	%	%	%		%	%	%
Roumanie	0,07	0,07	0,06	contributions minimales, qui est défini dans la Résolution de l'Assemblée A21-33, paragraphe 1, alinéa e), du dispositif, et de communiquer ses résultats et ses recommandations à la prochaine session de l'Assemblée.			
Royaume-Uni	5,39	5,31	5,26				
Rwanda	0,06	0,06	0,06				
Sainte-Lucie	0,06	0,06	0,06				
Saint-Marin	0,06	0,06	0,06	Afghanistan	0,06	0,06	0,06
Saint-Vincent-et-les Grenadines	0,06	0,06	0,06	Afrique du Sud	0,43	0,43	0,43
Samoa	0,06	0,06	0,06	Albanie	0,06	0,06	0,06
Sao Tomé-et-Principe	0,06	0,06	0,06	Algérie	0,07	0,07	0,07
Sénégal	0,06	0,06	0,06	Allemagne	7,14	7,09	7,05
Seychelles	0,06	0,06	0,06	Andorre	0,06	0,06	0,06
Sierra Leone	0,06	0,06	0,06	Angola	0,06	0,06	0,06
Singapour	1,10	1,15	1,14	Antigua-et-Barbuda	0,06	0,06	0,06
Slovaquie	0,06	0,06	0,06	Arabie saoudite	0,68	0,70	0,69
Slovénie	0,06	0,06	0,06	Argentine	0,72	0,72	0,71
Somalie	0,06	0,06	0,06	Arménie	0,06	0,06	0,06
Soudan	0,06	0,06	0,06	Australie	1,63	1,61	1,61
Sri Lanka	0,06	0,06	0,06	Autriche	0,72	0,71	0,71
Suède	0,78	0,77	0,76	Azerbaïdjan	0,06	0,06	0,06
Suisse	1,25	1,23	1,22	Bahamas	0,06	0,06	0,06
Suriname	0,06	0,06	0,06	Bahreïn	0,06	0,06	0,06
Swaziland	0,06	0,06	0,06	Bangladesh	0,08	0,08	0,08
Tadjikistan	0,06	0,06	0,06	Barbade	0,06	0,06	0,06
Tchad	0,06	0,06	0,06	Bélarus	0,06	0,06	0,06
Thaïlande	0,58	0,58	0,57	Belgique	0,82	0,81	0,81
Togo	0,06	0,06	0,06	Belize	0,06	0,06	0,06
Tonga	0,06	0,06	0,06	Bénin	0,06	0,06	0,06
Trinité-et-Tobago	0,06	0,06	0,06	Bhoutan	0,06	0,06	0,06
Tunisie	0,06	0,06	0,06	Bolivie	0,06	0,06	0,06
Turkménistan	0,06	0,06	0,06	Bosnie-Herzégovine	0,06	0,06	0,06
Turquie	0,45	0,44	0,44	Botswana	0,06	0,06	0,06
Ukraine	0,06	0,06	0,06	Brésil	1,38	1,37	1,36
Uruguay	0,06	0,06	0,06	Brunéi Darussalam	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06	Bulgarie	0,06	0,06	0,06
Venezuela	0,20	0,19	0,19	Burkina Faso	0,06	0,06	0,06
Viet Nam	0,06	0,06	0,06	Burundi	0,06	0,06	0,06
Yémen	0,06	0,06	0,06	Cambodge	0,06	0,06	0,06
Yougoslavie	0,06	0,06	0,06	Cameroun	0,06	0,06	0,06
Zambie	0,06	0,06	0,06	Canada	2,46	2,49	2,48
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06	Cap-Vert	0,06	0,06	0,06
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	Chili	0,30	0,30	0,30
				Chine	1,67	1,84	2,02
				Chypre	0,06	0,06	0,06
				Colombie	0,23	0,23	0,23
				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	0,06	0,06	0,06
				Danemark	0,56	0,55	0,55
				Djibouti	0,06	0,06	0,06
				Égypte	0,19	0,18	0,18
				El Salvador	0,06	0,06	0,06
				Émirats arabes unis	0,43	0,50	0,53

A35-24 : Contributions au Fonds général pour 2005, 2006 et 2007

L'Assemblée

1. *Décide* que les montants à fixer au titre des contributions des États contractants pour 2005, 2006 et 2007, en application de l'article 61, Chapitre XII, de la Convention, seront déterminés conformément aux barèmes ci-dessous ;

2. *Charge* le Conseil d'examiner la méthodologie de calcul des barèmes de contribution et, en particulier, le principe des

X. Questions financières

X-9

	2005	2006	2007		2005	2006	2007
	%	%	%		%	%	%
Équateur	0,06	0,06	0,06	Malawi	0,06	0,06	0,06
Érythrée	0,06	0,06	0,06	Maldives	0,06	0,06	0,06
Espagne	2,08	2,07	2,06				
Estonie	0,06	0,06	0,06	Mali	0,06	0,06	0,06
États-Unis	25,00	25,00	25,00	Malte	0,06	0,06	0,06
				Maroc	0,08	0,08	0,08
Éthiopie	0,06	0,06	0,06	Maurice	0,07	0,06	0,06
Fédération de Russie	0,62	0,61	0,61	Mauritanie	0,06	0,06	0,06
Fidji	0,06	0,06	0,06				
Finlande	0,45	0,45	0,44	Mexique	1,01	1,11	1,22
France	5,12	5,08	5,06	Micronésie (États fédérés de)	0,06	0,06	0,06
				Monaco	0,06	0,06	0,06
Gabon	0,06	0,06	0,06	Mongolie	0,06	0,06	0,06
Gambie	0,06	0,06	0,06	Mozambique	0,06	0,06	0,06
Géorgie	0,06	0,06	0,06				
Ghana	0,06	0,06	0,06	Myanmar	0,06	0,06	0,06
Grèce	0,43	0,43	0,43	Namibie	0,06	0,06	0,06
				Nauru	0,06	0,06	0,06
Grenade	0,06	0,06	0,06	Népal	0,06	0,06	0,06
Guatemala	0,06	0,06	0,06	Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Guinée	0,06	0,06	0,06				
Guinée-Bissau	0,06	0,06	0,06	Niger	0,06	0,06	0,06
Guinée équatoriale	0,06	0,06	0,06	Nigéria	0,06	0,06	0,06
				Norvège	0,53	0,53	0,53
Guyana	0,06	0,06	0,06	Nouvelle-Zélande	0,34	0,34	0,34
Haïti	0,06	0,06	0,06	Oman	0,09	0,09	0,09
Honduras	0,06	0,06	0,06				
Hongrie	0,12	0,12	0,12	Ouganda	0,06	0,06	0,06
Îles Cook	0,06	0,06	0,06	Ouzbékistan	0,06	0,06	0,06
				Pakistan	0,14	0,14	0,14
Îles Marshall	0,06	0,06	0,06	Palaos	0,06	0,06	0,06
Îles Salomon	0,06	0,06	0,06	Panama	0,06	0,06	0,06
Inde	0,46	0,45	0,45				
Indonésie	0,24	0,24	0,24	Papaousie-Nouvelle-Guinée	0,06	0,06	0,06
Iran (République islamique d')	0,16	0,15	0,15	Paraguay	0,06	0,06	0,06
				Pays-Bas	1,88	1,87	1,86
Iraq	0,06	0,06	0,06	Pérou	0,09	0,09	0,09
Irlande	0,35	0,36	0,35	Philippines	0,18	0,18	0,18
Islande	0,06	0,06	0,06				
Israël	0,52	0,52	0,51	Pologne	0,36	0,36	0,35
Italie	3,60	3,57	3,56	Portugal	0,42	0,42	0,42
				Qatar	0,13	0,13	0,13
Jamahiriya arabe libyenne	0,09	0,09	0,09	République arabe syrienne	0,06	0,06	0,06
Jamaïque	0,06	0,06	0,06	République centrafricaine	0,06	0,06	0,06
Japon	14,57	14,46	14,39				
Jordanie	0,06	0,06	0,06	République de Corée	2,43	2,41	2,40
Kazakhstan	0,06	0,06	0,06	République démocratique du Congo	0,06	0,06	0,06
				République démocratique populaire lao	0,06	0,06	0,06
Kenya	0,06	0,06	0,06	République de Moldova	0,06	0,06	0,06
Kirghizistan	0,06	0,06	0,06	République dominicaine	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06				
Koweït	0,18	0,18	0,18	République populaire démocratique de Corée	0,06	0,06	0,06
Lesotho	0,06	0,06	0,06	République tchèque	0,16	0,15	0,15
				République-Unie de Tanzanie	0,06	0,06	0,06
Lettonie	0,06	0,06	0,06	Roumanie	0,06	0,06	0,06
L'ex-République yougoslave de Macédoine	0,06	0,06	0,06	Royaume-Uni	5,64	5,60	5,57
Liban	0,06	0,06	0,06				
Libéria	0,06	0,06	0,06	Rwanda	0,06	0,06	0,06
Lituanie	0,06	0,06	0,06	Sainte-Lucie	0,06	0,06	0,06
				Saint-Kitts-et-Nevis	0,06	0,06	0,06
Luxembourg	0,31	0,35	0,34	Saint-Marin	0,06	0,06	0,06
Madagascar	0,06	0,06	0,06	Saint-Vincent-et-les Grenadines	0,06	0,06	0,06
Malaisie	0,51	0,50	0,50				

	2005 %	2006 %	2007 %
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-et-Monténégro	0,06	0,06	0,06
Seychelles	0,06	0,06	0,06
Sierra Leone	0,06	0,06	0,06
Singapour	1,25	1,26	1,25
Slovaquie	0,06	0,06	0,06
Slovénie	0,06	0,06	0,06
Somalie	0,06	0,06	0,06
Soudan	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,07	0,07	0,07
Suède	0,76	0,76	0,75
Suisse	1,13	1,13	1,12
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	0,58	0,57	0,57
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	0,40	0,40	0,40
Ukraine	0,06	0,06	0,06
Uruguay	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06
Venezuela	0,14	0,14	0,14
Viet Nam	0,06	0,06	0,06
Yémen	0,06	0,06	0,06
Zambie	0,06	0,06	0,06
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

A35-23 : Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention

L'Assemblée

1. *Note:*

a) que les 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 33^e session de l'Assemblée et qui sont soumis à contribution comme il est indiqué ci-dessous ;

2. *Confirme* en conséquence la décision du Conseil portant fixation de la contribution et de l'avance au Fonds de roulement de l'État ci-après au taux indiqué, ce taux de contribution devant s'appliquer à chaque État contractant à compter de la date de contribution indiquée :

<i>Nouvel État contractant</i>	<i>Devenu membre le</i>	<i>Soumis à contribution à partir du</i>	<i>Taux de contribution</i>
Saint-Kitts-et-Nevis	20 juin 2002	1 ^{er} juillet 2002	0,06 %

BUDGETS

A33-23 : Budgets 2002, 2003 et 2004

A. Budget-programme pour 2002-2003-2004

L'Assemblée note :

1. que, conformément à l'article 61 de la Convention, le Conseil lui a soumis des prévisions budgétaires (indicatives dans le cas des dépenses AOSC) pour chacun des exercices financiers 2002, 2003 et 2004, et qu'elle a examiné ces prévisions ;

2. que, aux termes des articles 49, alinéa e), et 61 de la Convention, elle approuve les budgets de l'Organisation ;

Reconnaissant que les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) du Programme de coopération technique sont financées principalement au moyen des recettes provenant de la mise en œuvre de projets dont l'exécution a été confiée à l'OACI par des sources extérieures de financement, notamment le Programme des Nations Unies pour le développement, des gouvernements et d'autres sources,

Reconnaissant que le Programme de coopération technique ne peut être déterminé avec grande précision avant que les gouvernements des donateurs et pays bénéficiaires n'aient pris de décision sur les projets pertinents,

Reconnaissant qu'en raison des difficultés mentionnées ci-dessus, les montants budgétaires AOSC annuels nets indiqués ci-après pour les exercices 2002, 2003 et 2004 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

Programme de coopération technique

2002	2003	2004
4 399 000	4 376 000	4 521 000

Reconnaissant que la coopération technique est un moyen indispensable 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,

Décide :

1. 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 ;

2. que, pour les exercices financiers 2002, 2003 et 2004, les dépenses ci-après 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 :

Programme ordinaire			
	2002	2003	2004
I. Politique générale et Direction	1 838 000	888 000	1 437 000
II. Navigation aérienne	8 236 000	8 640 000	8 765 000
III. Transport aérien	4 491 000	4 622 000	4 750 000
IV. Affaires juridiques	786 000	816 000	810 000
V. Programmes régionaux et autres programmes	14 761 000	15 069 000	15 411 000
VI. Soutien administratif	21 528 000	22 039 000	22 726 000
VII. Finances, Relations extérieures/Information du public, Évaluation des programmes, vérification et examen de la gestion	3 372 000	3 468 000	3 479 000
VIII. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité	968 000	990 000	1 016 000
TOTAL	55 980 000	56 532 000	58 394 000
Financement du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité au moyen de l'excédent de trésorerie			
VIII. Suite du programme en cours	763 000	808 000	904 000
IX. Élargissement du programme	–	244 000	1 158 000
	<u>763 000</u>	<u>1 052 000</u>	<u>2 062 000</u>
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	56 743 000	57 584 000	60 456 000

3. que les crédits totaux annuels distincts autorisés au paragraphe 2 seront financés comme suit, conformément aux dispositions du Règlement financier :

	2002	2003	2004
a) par les contributions des États contractants, conformément à la Résolution sur le barème des contributions	49 940 000	50 330 000	50 500 000
b) par les recettes accessoires	4 544 000	4 454 000	4 327 000
c) par l'excédent de trésorerie	2 259 000	2 800 000	5 629 000
TOTAL	56 743 000	57 584 000	60 456 000

4. qu'une somme supplémentaire de 770 000 \$ soit consacrée à la sûreté de l'aviation pour le triennat 2000-2004 (250 000 \$ pour 2002, 260 000 \$ pour 2003 et 260 000 \$ pour 2004), en utilisant la marge positive résultant dégagée du fait que les besoins en dollars canadiens sont budgétisés en dollars américains et des montants en dollars des États-Unis nécessaires pour acheter des dollars canadiens conformément aux contrats d'achats à terme. Ces fonds sont placés sous l'autorité du Conseil et doivent être utilisés conformément aux dispositions du Règlement financier de l'OACI.

B. Utilisation de l'excédent de trésorerie

L'Assemblée note :

1. que le paragraphe 6.2 du Règlement financier dispose que l'Assemblée détermine l'usage qui sera fait de tout solde d'excédents de trésorerie disponible à la fin de l'exercice précédant celui au cours duquel elle tient une session ;

2. qu'au 1^{er} janvier 2001, l'excédent de trésorerie pouvant être réparti s'élevait à 11 688 000 \$;

Décide :

1. que l'Organisation prélèvera 1 000 000 de dollars sur le solde de l'excédent de trésorerie et les créditera aux États contractants au titre du plan d'incitations financières le 1^{er} janvier 2002, conformément à la Résolution A26-23 ; les États qui souhaitent obtenir le remboursement de leur part de l'excédent ou l'attribuer à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) doivent en informer officiellement le Secrétaire général au plus tard le 31 décembre 2001, faute de quoi le Secrétaire général considérera le montant en cause comme une contribution volontaire au mécanisme de sûreté de l'aviation (AVSEC), ce dont les États seront informés ;

2. que l'Organisation affectera le montant de 763 000 \$, 1 052 000 \$ et 2 062 000 \$ au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (poursuite des activités courantes et élargissement du programme) le 1^{er} janvier 2002, le 1^{er} janvier 2003 et le 1^{er} janvier 2004 respectivement ;

3. que l'Organisation affectera 1 496 000 \$, 1 748 000 \$ et 3 567 000 \$ au financement partiel du budget du Programme ordinaire pour les années 2002, 2003 et 2004 afin de réduire les contributions des États contractants.

A35-22 : Budgets 2005, 2006 et 2007

A. L'Assemblée, en ce qui a trait au Budget-Programme 2005-2006-2007 :

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 2005, 2006 et 2007, 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 recettes provenant 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 donateurs et pays bénéficiaires n'aient pris de décision sur les projets pertinents,

Reconnaissant qu'en raison des difficultés mentionnées ci-dessus, les montants budgétaires AOSC annuels nets indiqués ci-après pour les exercices 2005, 2006 et 2007 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

2005	2006	2007
6 299 000	6 051 000	5 993 000

Reconnaissant que la coopération technique est un moyen indispensable 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 :

Reconnaissant que, d'une part, la demande croissante de ressources due à l'addition ou à l'expansion d'activités et à des augmentations de coûts inévitables s'est traduite par des budgets croissants d'une année à l'autre et que, d'autre part, l'aptitude des États contractants à financer ces augmentations n'est pas illimitée,

Reconnaissant qu'il est impératif : 1) que le coût de toutes les activités continue d'être adéquatement révisé et contrôlé ; 2) que les nouveaux programmes ou activités ajoutés au budget-programme soient adéquatement justifiés à l'intérieur des niveaux budgétaires compte tenu du contexte des principaux objectifs de l'Organisation, qu'ils soient largement appuyés et que leur financement soit garanti par les États contractants ; 3) que des sources alternatives de financement n'affectant pas le caractère de l'Organisation soient déterminées et utilisées,

Décide :

1. que, pour les exercices financiers 2005, 2006 et 2007, les dépenses ci-après 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 :

	2005	2006	2007
I. Politique générale et Direction	1 090 000	1 118 000	1 718 000
II. Navigation aérienne	9 138 000	9 314 000	9 521 000
III. Transport aérien	5 363 000	5 468 000	5 561 000
IV. Affaires juridiques	1 171 000	1 123 000	1 069 000
V. Programmes régionaux et autres programmes	17 120 000	16 493 000	16 392 000
VI. Soutien administratif	25 646 000	26 047 000	26 401 000
VII. Finances, Relations extérieures/Information du public, Évaluation des programmes, vérification et examen de la gestion	3 984 000	4 081 000	4 101 000
VIII. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité	2 007 000	3 027 000	2 599 000
Réduction (ne devant pas avoir d'incidences défavorables sur les activités intéressant la sécurité, la sûreté et l'environnement, aux niveaux du siège ou des régions)	(850 000)	(851 000)	(851 000)
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	64 669 000	65 820 000	66 511 000

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

	2005	2006	2007
a) par les contributions des États contractants, conformément à la Résolution sur le barème des contributions	58 507 000	60 407 000	60 788 000
b) par les recettes accessoires	5 162 000	5 413 000	5 723 000
c) par virement de fonds provenant du compte des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date	1 000 000		
TOTAL	64 669 000	65 820 000	66 511 000

3. que le Secrétaire général informera tous les États contractants des crédits révisés pour le budget du Programme ordinaire par grand programme, compte étant tenu de la réduction proposée de 2,55 millions de dollars, avant la fin de 2004.

FONDS DE ROULEMENT

A35-28 : Fonds de roulement

L'Assemblée

1. *Note :*

- que, conformément à la Résolution A33-28, le Conseil lui a fait rapport sur la question du niveau du Fonds de roulement et sur l'autorisation connexe d'emprunter, et qu'elle a examiné ce rapport ;
- que, ces dernières années, l'accumulation des arriérés de contributions a constitué, avec les retards dans le versement des contributions de l'exercice en cours, un obstacle croissant à l'exécution du programme de travail, en même temps qu'elle a créé une incertitude financière ;
- qu'en raison du cycle budgétaire relativement long de l'OACI, à savoir trois ans, la détermination du niveau du Fonds de roulement et du montant de l'emprunt autorisé doit être faite avec prudence, car seule l'Assemblée peut imputer des contributions aux États contractants ;
- que, vu la proportion de personnel permanent à l'OACI, il y a un minimum irréductible que l'Organisation doit payer chaque mois au titre des frais de personnel. Ce montant ne peut être réduit à court terme en adaptant le programme de travail, étant donné que le personnel permanent reste en poste et doit être payé de toute manière ;
- qu'en moyenne, au mois de septembre de chaque année, le total des contributions reçues est de 17,7 % inférieur au déboursé estimatif ;
- que, sur la base des tendances enregistrées par le passé, le déficit annuel moyen de trésorerie accumulé à la fin

des mois de septembre et de novembre pourrait varier entre 7,5 millions de dollars et 11,3 millions de dollars respectivement ;

- que l'expérience a montré que les paiements ne sont pas effectués au début de l'exercice, moment auquel les contributions sont dues, que l'OACI ne peut même compter sur le fait que les contributions seront payées avant la fin de l'exercice auquel elles se rapportent et qu'un tel non-respect inacceptable de leurs obligations financières au titre de la Convention par certains États contractants entraîne au sein de l'Organisation une grave crise financière qui pourrait avoir une incidence sur tous les États contractants ;
- que, tant que le flux de trésorerie demeurera incertain, l'OACI aura besoin du Fonds de roulement comme réserve dont elle pourrait se servir pour répondre à ses engagements inévitables ;
- que le Conseil a examiné le niveau du Fonds de roulement en novembre 2003 et a déterminé que le besoin de le porter de 6,0 millions à 8,0 millions de dollars n'était pas urgent ni immédiat pour l'exercice 2004 ;

2. *Décide :*

- que le niveau du Fonds de roulement demeurera à 6,0 millions de dollars ;
- que le Conseil examinera le niveau du Fonds de roulement chaque année, au plus tard au mois de novembre 2004, 2005, 2006 et 2007, pour déterminer s'il y a un besoin urgent de l'augmenter au cours de l'exercice ou pour l'exercice suivant ;
- que, si le Conseil détermine qu'une telle augmentation est justifiée, le Fonds de roulement sera établi à un niveau ne dépassant pas 8,0 millions de dollars, sous réserve des augmentations résultant des avances versées par les États devenus membres de l'Organisation après l'approbation des barèmes. Un tel ajustement du Fonds de roulement sera fondé sur les barèmes des contributions en vigueur pour l'exercice au cours duquel l'augmentation du niveau du Fonds de roulement est approuvée ;
- 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 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 de dollars pendant le triennat ;
- que le Conseil fera rapport à l'Assemblée, lors de sa prochaine session ordinaire, pour lui indiquer :
 - si le niveau du Fonds de roulement est suffisant, compte tenu de l'expérience des exercices 2004, 2005 et 2006 ;

- 2) selon la situation financière du Fonds général et du Fonds de roulement, s'il est nécessaire d'imputer des contributions aux États contractants au titre des déficits de trésorerie résultant d'arriérés de contributions ;
 - 3) si le niveau de l'autorisation d'emprunter est suffisant ;
 - f) que la Résolution A33-28 est annulée et remplacée par la présente résolution ;
3. *Demande instamment :*
- a) 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 ;
 - b) 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 A35-26.

ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS

A35-26 : 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 2005 :

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. de charger 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. d'autoriser le Conseil 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. de suspendre de droit de vote à l'Assemblée et au Conseil des 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 la présente résolution annule et remplace les Résolutions A21-10 et A31-26 de l'Assemblée.

A35-27 : Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date

L'Assemblée,

Rappelant les préoccupations exprimées lors des précédentes sessions de l'Assemblée devant l'augmentation des arriérés de contributions,

Réaffirmant la nécessité, pour tous les États contractants, de verser leurs contributions pendant l'exercice au cours duquel elles sont échues,

Notant qu'un certain nombre d'États ont vu leur droit de vote suspendu à l'Assemblée et au Conseil, conformément à la Résolution A35-26 de l'Assemblée,

Réaffirmant qu'il importe au plus haut point que tous les États participent aux activités de l'Organisation,

Notant que l'excédent de trésorerie est traditionnellement réparti entre les États contractants qui ont payé leurs contributions pour les exercices financiers qui ont donné lieu à des excédents,

Souhaitant encourager les États à liquider leurs arriérés et, par la même occasion, leur donner des incitations à ce faire,

Décide :

1. que les excédents de trésorerie seront répartis entre les États contractants qui, à la date de la répartition, ont payé leurs contributions pour les exercices qui ont donné lieu à ces excédents et qu'il sera mis fin au droit à la répartition des excédents des États qui ont des arriérés pour les exercices en question, à l'exception des États qui ont passé des accords et qui en ont respecté les termes ;

2. que les États contractants qui ont des arriérés équivalant aux trois derniers exercices complets ou davantage, qui ont passé ou qui passent des accords en vue du règlement des arriérés de longue date, et qui ont respecté les termes de ces accords, seront crédités de leur part des excédents de trésorerie répartis, même s'ils n'ont pas payé leurs contributions pour les exercices financiers qui ont donné lieu aux excédents ;

3. que, avec effet au 1^{er} janvier 2005, seules la partie d'un versement d'un État contractant qui dépasse la somme des contributions des trois exercices précédents et toutes les annuités versées au titre d'un accord conclu en application du paragraphe 4 de la Résolution A35-26 seront conservées dans un compte distinct en vue de financer les dépenses pour des activités liées à la sûreté de l'aviation et des projets nouveaux et imprévus dans le domaine de la sécurité de l'aviation, et/ou de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre des programmes de l'OACI, sous la direction du Conseil, et qu'un rapport à ce sujet sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

4. de charger le Conseil de suivre de près la question des contributions en souffrance, ainsi que les effets des mesures incitatives aux fins du règlement des arriérés par les États, et de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur les résultats des efforts qui ont été faits, y compris sur d'autres mesures à envisager ;

5. que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-27 de l'Assemblée.

A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 de l'Assemblée

L'Assemblée,

Considérant que le paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 de l'Assemblée dispose que les versements des États contractants ayant des arriérés équivalant à trois exercices complets ou davantage seront conservés dans un compte distinct en vue de financer les dépenses pour les activités liées à la sûreté de l'aviation et des projets nouveaux et imprévus dans le domaine de la sécurité de l'aviation, et/ou de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre des programmes de l'OACI, sous la direction du Conseil, et qu'un rapport à ce sujet sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée,

Rappelant que, par sa Résolution A33-10, l'Assemblée entérine le concept d'une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ayant pour objectif le financement de projets liés à la sécurité pour lesquels les États ne peuvent fournir ou obtenir les ressources financières nécessaires, et ayant comme principal domaine d'application les carences liées à la sécurité déterminées par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) comme élément du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

Rappelant en outre que le paragraphe 5, alinéa a), du dispositif de la Résolution A33-10 encourage les États contractants à envisager de contribuer volontairement au financement des travaux préparatoires à l'élaboration de l'IFFAS,

Notant qu'à ses 167^e et 168^e sessions, le Conseil a examiné la question de l'utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi en vertu du paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 pour financer en particulier les activités de sûreté de l'aviation et l'IFFAS,

Notant qu'il est essentiel pour le bon fonctionnement de l'OACI que les États contractants payent leurs contributions à la date due, et que l'utilisation des fonds du compte distinct ne devrait pas avoir pour effet d'encourager les États à retenir leurs contributions de manière à les orienter vers un usage particulier,

Tenant compte de l'avis du Conseil, selon lequel il conviendrait que la présente session extraordinaire de l'Assemblée soit invitée à statuer sur l'utilisation des fonds se trouvant actuellement dans le compte distinct, comme une question de politique, sans préjudice des résolutions mentionnées préalablement,

1. *Convient* d'utiliser comme suit, à titre exceptionnel, les fonds actuellement conservés conformément au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 de l'Assemblée, soit 3,14 millions de dollars US plus intérêts courus :

- a) un tiers du montant total disponible pour financer des activités de sûreté de l'aviation de caractère général et dont tous les États contractants ou un grand nombre d'entre eux devraient tirer avantage ;

- b) un tiers du montant total disponible pour financer le renforcement de l'efficacité de la mise en œuvre des programmes de l'OACI y compris l'USOAP ;

- c) un tiers du montant total disponible pour financer les activités IFFAS liées à la mise sur pied, au fonctionnement et à l'administration de l'IFFAS, y compris, en totalité ou en partie, des projets pilote exécutés sous les auspices de l'IFFAS dans l'intérêt d'un ou plusieurs groupes spécifiques d'États au niveau régional ou sous-régional, ce montant ne devant en aucun cas être mis à la disposition d'un seul État, en tant qu'emprunteur ou cessionnaire en vertu de l'IFFAS ;

2. *Réaffirme* que ces mesures doivent être placées sous la direction du Conseil et qu'un rapport à ce sujet sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

3. *Convient* par conséquent de revoir la question à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2004 ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants d'envisager de contribuer volontairement au financement de l'élaboration de l'IFFAS.

**A32-28, Demande instamment paragraphe 2 :
Fonds de roulement**

COMPTES ET RAPPORTS DE VÉRIFICATION

A35-29 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification correspondants

L'Assemblée,

Considérant que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003, 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 2001 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 2002 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 2003, 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. *Demande* au Secrétaire général de prendre comme il conviendra des mesures à la suite des recommandations faites par le Commissaire aux comptes ;

5. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2001 ;

6. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2002 ;

7. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2003.

A35-30 : 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

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 2001, 2002 et 2003, 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 2001, 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 2002, 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 2003, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;

4. *Demande* au Secrétaire général de prendre comme il conviendra des mesures à la suite des recommandations faites par le Commissaire aux comptes ;

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 2001 ;

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 2002 ;

7. *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 2003 ;

8. *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.

A5-10 : Vérification mixte des comptes

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a, depuis sa création, eu recours aux services de vérificateurs privés des comptes,

Considérant qu'un groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées a été constitué en vertu des dispositions de la Résolution 347 (IV) de l'Assemblée générale des Nations Unies,

Considérant qu'aux termes de l'accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI, ces deux organisations se sont engagées à employer des méthodes aussi uniformes que possible,

Considérant qu'il s'est avéré pratiquement impossible d'adopter la solution consistant à associer les deux systèmes,

Décide :

1. d'abroger les dispositions de la Résolution A1-63, autorisant la nomination du vérificateur aux comptes de l'Organisation ;

2. d'entériner la décision prise par le Conseil de confier la vérification extérieure des comptes de l'OACI à un membre du groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées.

A35-31 : 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 approuvé la prolongation de la nomination de M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada et membre du Groupe mixte des vérificateurs externes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2000 à 2004, en application du paragraphe 13.1 du Règlement financier ;

c) le Conseil a examiné les propositions de candidature soumises par des États contractants en 2004 et a approuvé la nomination de M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2005 à 2007 ; et en conséquence,

2. *Exprime* sa sincère reconnaissance à M^{me} Sheila Fraser pour la valeur exceptionnelle des services qu'elle a assurés à l'Organisation en qualité de Commissaire aux comptes (2000-2003), ainsi que pour l'assistance efficace et utile qu'elle a apportée durant cette période aux fonctionnaires et aux organes de l'OACI ;

3. *Entérine :*

a) la mesure prise par le Conseil de nommer M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2000 à 2004 ;

b) la mesure prise par le Conseil de nommer M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2005, 2006 et 2007 ;

4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A29-34 et A33-22.

SUJETS DIVERS

A33-24 : Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC)

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil estime que les améliorations des systèmes d'information et de communication de l'Organisation sont un moyen important d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation dont il est question dans les Résolutions A32-1 et A32-2 de l'Assemblée,

Considérant qu'elle a noté que le système comptable actuel a plus de 30 ans et que des améliorations sont nécessaires pour répondre aux besoins en matière d'information des États contractants pour les Programmes ordinaire et de coopération technique,

Considérant qu'elle a pris note des observations du Commissaire aux comptes concernant les insuffisances et les risques du système financier actuel de l'OACI, présentées dans la note A33-WP/28, AD/12 (Doc 9780),

Reconnaissant que les prévisions du Budget-Programme ne comprennent pas de gros investissements dans la technologie de l'information et des communications,

1. *Demande* aux États contractants de faire des contributions volontaires en liquide ou en nature à la TIC à l'OACI ;

2. *Décide* d'utiliser l'intérêt perçu sur le Fonds général au-delà des montants prévus au budget au titre des recettes accessoires pour les années 2001 et 2002 pour améliorations de la TIC, et plus particulièrement pour la mise en œuvre d'un nouveau système financier ;

3. *Décide* que le solde des crédits non engagés y compris les crédits supplémentaires liés aux pouvoirs du Conseil prévus au paragraphe 5.2 du Règlement financier au 31 décembre 2001 soit également utilisé pour financer les améliorations de la TIC à l'OACI ;

4. *Décide* de créer un Fonds TIC au moyen des ressources indiquées ci-dessus ;

5. *Charge* le Secrétaire général d'accorder une priorité élevée à la modernisation des systèmes financiers, au renforcement des sites web de l'OACI et à la consolidation des serveurs de fichiers ;

6. *Demande* au Conseil de suivre les progrès réalisés grâce à l'utilisation du Fonds TIC et de faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée sur l'utilisation de ce fonds.

A35-32 : Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC)

L'Assemblée,

Rappelant :

1. que les améliorations des systèmes d'information et de communication de l'Organisation sont un moyen important d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation dont il est question dans les Résolutions A31-2 et A32-1 de l'Assemblée ;
2. que le système comptable actuel a plus de 30 ans et que des améliorations sont nécessaires pour répondre aux besoins en matière d'information des États contractants pour les Programmes ordinaire et de coopération technique ;
3. que les prévisions du budget-programme ne comprennent pas de gros investissements dans la technologie de l'information et des communications ;
4. qu'aux termes de la Résolution A33-24 de l'Assemblée, un Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC) a été créé pour financer la modernisation des systèmes financiers, l'enrichissement des sites web de l'OACI et le regroupement des serveurs de fichiers ;

Prend note du Rapport sur l'utilisation du Fonds TIC, ainsi que des progrès réalisés dans les trois projets et des dépenses engagées jusqu'ici à cette fin,

Note que :

1. les 2,5 millions de dollars affectés jusqu'ici ne seront pas suffisants pour financer la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes ;

2. le coût estimatif provisoire de la mise en œuvre d'un système moderne intégré et de systèmes connexes s'élève à environ 8 millions de dollars ;
3. un montant supplémentaire de 500 000 \$ pourrait être nécessaire pour maintenir et enrichir le site web de l'OACI ;

Décide :

1. d'autoriser le transfert de 2 millions de dollars du montant accumulé dans le Fonds des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique au Fonds TIC pour financer une partie du coût de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes ;
2. d'autoriser le Conseil à transférer du Compte pour les mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date au Fonds TIC les montants qui sont disponibles et qui sont jugés appropriés au financement de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes après un examen attentif des coûts et la prise en compte des besoins de l'Organisation ;

Demande :

1. aux États de faire des contributions volontaires en liquide ou en nature, en vue de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes et de la poursuite de l'établissement de sites web de l'OACI ;
2. au Conseil de suivre les progrès réalisés dans l'utilisation du Fonds TIC et d'en faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;
3. au Commissaire aux comptes de porter une attention particulière à la bonne utilisation des fonds affectés à la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes dans le cours de son audit.

A22-30 : Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI

A35-10 : Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation

APPENDICE A

Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

A16-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a adopté, depuis la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale le 4 avril 1947, plusieurs centaines de résolutions, mais que nombre de celles-ci, dans leur totalité ou dans certaines de leurs parties, ne sont plus en vigueur parce que, entre autres raisons, elles sont dans leur totalité ou dans certaines de leurs parties, venues à expiration, ou ont été annulées ou remplacées, explicitement ou implicitement, par une décision ultérieure de l'Assemblée,

Considérant que, comme elle l'a reconnu dans sa Résolution A15-2, la validité actuelle de certaines de ces résolutions n'apparaît pas toujours clairement,

Considérant qu'il est souhaitable de spécifier quelles résolutions ou parties de résolutions, parmi celles qu'elle a adoptées dans le passé, ne sont plus en vigueur à l'heure actuelle,

Considérant qu'il est souhaitable de préciser que les résolutions de l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (OPACI) ne sont plus en vigueur,

Déclare :

1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées dans la liste ci-jointe, qui comprend toutes les résolutions annulées antérieurement, 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 spécifiées dans la liste ci-jointe 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.

Note en outre :

3. que les résolutions adoptées par l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (OPACI) ont toutes cessé d'être en vigueur.

Résolutions et parties de résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

Session de l'Assemblée

Résolution n^o

OPACI

I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLI, XLII, XLIII, XLIV, XLV, XLVI, XLVII, XLVIII, XLIX, L, LI, LII, LIII

1^{re} session

A1-1, A1-4, A1-5, A1-6, A1-7, A1-12, A1-13, A1-16, A1-18, A1-19, A1-20, A1-21, A1-22, A1-24, A1-25, A1-26, A1-27, A1-28, A1-29, A1-30, A1-31, A1-32, A1-33, A1-34, A1-35, A1-36, A1-37, A1-38, A1-39, A1-40, A1-41, A1-42, A1-43, A1-44, A1-45, A1-46, A1-47, A1-48, A1-49, A1-50, A1-51 (§ 4 du disp.), A1-52, A1-53, A1-55, A1-56, A1-57, A1-58, A1-59, A1-60, A1-61, A1-62, A1-63, A1-64, A1-65 (§ 2 du disp. et § 4.1.6 de l'Annexe 1 à la résolution), A1-66, A1-67, A1-68, A1-69, A1-70, A1-71

2^e session

A2-1, A2-2, A2-3, A2-4, A2-5, A2-7, A2-8, A2-9 (§ 1 et 3 du disp.), A2-10, A2-11, A2-12, A2-13, A2-14, A2-15, A2-16, A2-17, A2-18, A2-19, A2-20, A2-21, A2-22, A2-23, A2-28, A2-29, A2-30, A2-31, A2-32, A2-33, A2-34, A2-35, A2-36, A2-37, A2-38, A2-39, A2-40, A2-41, A2-42, A2-43, A2-44, A2-45, A2-46, A2-47, A2-48, A2-49, A2-50, A2-51, A2-52, Rec. 1, Rec. 2, Rec. 3, Rec. 4, Rec. 5, Rec. 6, Rec. 7, Rec. 8, Rec. 9, Rec. 10, Rec. 11, Rec. 12, Rec. 13, Rec. 14, Rec. 15

3^e session

A3-1, A3-2, A3-3, A3-4, A3-5 (§ 1 et 3 du disp.), A3-6, A3-7, A3-8, A3-9 (§ 1, 2, 3 et 4 du disp. et tous les considérants), A3-10, A3-11, A3-12, A3-13, A3-14, A3-15, A3-16, A3-17, A3-18, A3-19, A3-20, A3-21, A3-22, A3-23, A3-24

4^e session

A4-2, A4-4, A4-5, A4-6, A4-7, A4-8, A4-9, A4-10, A4-11, A4-12, A4-13, A4-14, A4-15, A4-16, A4-17, A4-18, A4-20, A4-21, A4-22

<i>Session de l'Assemblée</i>	<i>Résolution n°</i>	<i>Session de l'Assemblée</i>	<i>Résolution n°</i>
	A4-23, A4-24, A4-25, A4-26, A4-27, A4-28, A4-29, A4-30, A4-32, A4-33, A4-34, A4-35, A4-36, A4-37, Rec. 1, Rec. 2, Rec. 3, Rec. 4, Rec. 5, Rec. 6	15 ^e session	A15-1, A15-2, A15-3, A15-4, A15-5 (§ 1, 2 et 4 du disp., et tous les <i>considérants</i> sauf le cinquième)**, A15-6, A15-8, A15-11, A15-13, A15-14, A15-16, A15-19, A15-20, A15-21, A15-23, A15-24, A15-25, A15-26, A15-27, A15-29, A15-30, A15-31, A15-32, A15-33, A15-35, A15-36, A15-37, A15-38
5 ^e session	A5-1, A5-2, A5-4, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, A5-11, A5-12, A5-13, A5-14, A5-15, A5-16, A5-17, A5-18, A5-19, A5-20, A5-21		
6 ^e session	A6-1, A6-2, A6-3, A6-4, A6-5, A6-6, A6-7, A6-8, A6-9, A6-10, A6-11, A6-13, A6-14, A6-15		
7 ^e session	A7-1, A7-2, A7-4, A7-7, A7-8, A7-9, A7-10, A7-11, A7-12, A7-13, A7-14 (§ 2 du disp.), A7-15 (§ 2 du disp.), A7-16, A7-17, A7-18, A7-19, A7-20, A7-21, A7-22, A7-23, A7-24, A7-25, A7-26, A7-27, A7-28, A7-29, A7-30, A7-31, A7-32, A7-33	A18-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur	
8 ^e session	A8-2, A8-3, A8-6, A8-7, A8-8, A8-9, A8-10, A8-11, A8-12, A8-13, A8-14, A8-15, A8-16, A8-17, A8-18		<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
9 ^e session	A9-1, A9-2, A9-3, A9-4, A9-5, A9-6, A9-7, A9-8, A9-9, A9-10, A9-11, A9-12, A9-13, A9-14, A9-15	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>
		A15-28	Crédits budgétaires pour l'exercice financier 1968
			<i>Mesures déjà prises</i>
10 ^e session	A10-1, A10-2, A10-3, A10-4, A10-6, A10-7, A10-8, A10-9, A10-10, A10-12, A10-13, A10-14, A10-15, A10-16, A10-17, A10-18, A10-19, A10-20, A10-21, A10-22, A10-23, A10-24, A10-25, A10-26, A10-27, A10-28, A10-29, A10-30, A10-31, A10-32 (§ 1, 2, 4 et 7 du disp.), A10-33, A10-34, A10-35, A10-37, A10-38, A10-39, A10-41, A10-42, A10-43, A10-44, A10-45, A10-46, A10-47, A10-48, A10-49, A10-50, A10-51, A10-52, A10-53	A15-34	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Exercices 1966, 1967 et 1968
			<i>Mesures déjà prises</i>
		A16-21	Statistiques sur le transport aérien commercial non régulier
			<i>Mesures déjà prises</i>
		A16-38	Budget supplémentaire 1968
			<i>Mesures déjà prises</i>
		A16-39	Personnel de la Sous-Direction des services linguistiques
			<i>Mesures déjà prises</i>
11 ^e session	A11-2, A11-3, A11-4, A11-5, A11-6, A11-7, A11-8, A11-9, A11-10, A11-11, A11-12, A11-13, A11-14, A11-15, A11-17, A11-18	A16-40	Budget 1969
			<i>Mesures déjà prises</i>
12 ^e session	A12-1, A12-2, A12-3, A12-5, A12-6, A12-7, A12-8, A12-9, A12-10, A12-11, A12-12, A12-13, A12-14, A12-15, A12-16, A12-17, A12-19 (§ 1 et 3 du disp.), A12-20, A12-21, A12-22, A12-23, A12-24, A12-25, A12-26, A12-27, A12-28, A12-29, A12-31, A12-32, A12-33, A12-34, A12-36, A12-37, A12-38, A12-39, A12-40, A12-41	A16-41	Budget 1970
			<i>Mesures déjà prises</i>
		A16-43	Approbation des comptes de l'Organisation pour l'exercice financier 1965 et examen du rapport de vérification correspondant
			<i>Mesures déjà prises</i>
14 ^e session*	A14-2, A14-3, A14-4, A14-6 (§ 4 et 5 du disp.), A14-8, A14-9, A14-10, A14-11, A14-12, A14-13, A14-14, A14-15, A14-16, A14-17, A14-18, A14-19, A14-20, A14-21, A14-22, A14-23, A14-24, A14-25 (§ 1 et 2 du disp.), A14-26, A14-27, A14-28, A14-29, A14-30, A14-31, A14-32, A14-35, A14-36, A14-38, A14-39, A14-40, A14-41, A14-42, A14-44, A14-45, A14-46, A14-47, A14-48, A14-49, A14-50, A14-51, A14-52		

* Les mots « et A12-5 », qui figuraient à la fin du premier *considérant* de la Résolution A14-37, ont été supprimés.

** Le titre de la résolution a été remplacé par le titre suivant : Valeur économique des installations et services.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	État contractant peut avoir envers l'Organisation en vertu de l'une quelconque de ces résolutions.		<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
			<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	
A16-44	Approbation des comptes de l'Assistance technique pour l'exercice financier 1965 et examen du rapport de vérification correspondant	<i>Mesures déjà prises</i>	A1-17	Politique des langues à l'OACI	<i>Caducue (la question est maintenant traitée dans les Règlements intérieurs applicables aux différents types de réunions)</i>
A16-45	Approbation des comptes du Fonds spécial des Nations Unies pour l'exercice financier 1965 et examen du rapport de vérification correspondant	<i>Mesures déjà prises</i>			
A16-46	Approbation des comptes de l'Organisation pour l'exercice financier 1966 et examen du rapport de vérification correspondant	<i>Mesures déjà prises</i>	A1-54 § 4	Publications de l'OACI	<i>Caduc</i>
A16-47	Approbation des comptes du Programme des Nations Unies pour le développement pour l'exercice financier 1966 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A2-6	Adoption de la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, en tant que document ouvert à la signature	<i>Mesures déjà prises</i>
A16-48	Approbation des comptes de l'Organisation pour l'exercice financier 1967 et examen du rapport de vérification correspondant	<i>Mesures déjà prises</i>	A4-19	Programme statistique de l'Organisation 3 ^e considérant § 2	<i>Caduc Caduc</i>
A16-49	Approbation des comptes du Programme des Nations Unies pour le développement pour l'exercice financier 1967 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A13-2	Ratification du protocole d'amendement à l'article 50, alinéa a), de la Convention	<i>Remplacée par A17A-1 et 2</i>
A16-50	Confirmation des décisions du Conseil relatives aux contributions de la Roumanie, de Singapour, du Guyana, de la Barbade, de l'Ouganda, de la Bulgarie et du Burundi	<i>Mesures déjà prises</i>	A14-43	Désignation du commissaire aux comptes	<i>Remplacée par A21-39</i>
A16-51	Réduction de la contribution de la Malaisie pour les exercices 1966, 1967 et 1968	<i>Mesures déjà prises</i>	A14-53	Climatisation et aménagement des locaux du siège	<i>Mesures déjà prises</i>
			A15-12	Mesures propres à faciliter la mise en application des normes, des pratiques recommandées et des PANS	<i>Mesures déjà prises</i>
			A15-15	Besoins de l'aviation générale internationale et portée des activités techniques de l'OACI	<i>Mesures déjà prises</i>
			A16-3	Bruit des aéronefs au voisinage des aéroports 4 ^e et 5 ^e considérants § 1 et 4	<i>Caducs Mesures déjà prises</i>
			A16-20	Refonte possible de l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne	<i>Mesures déjà prises</i>
			A16-34	Division des Statistiques, groupes d'experts en statistiques et réunions sur les statistiques 3 ^e considérant 4 ^e considérant	<i>Caduc Mesures déjà prises</i>

A21-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

L'Assemblée déclare :

1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées 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 spécifiées dans la liste ci-dessous et, en particulier, qu'elle n'annule ni ne diminue en aucune manière les dettes qu'un

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A16-35	Poursuite des travaux de révision de la Convention de Varsovie, amendée par le Protocole de La Haye	<i>Mesures déjà prises</i>	A18-22	Budget supplémentaire 1971	<i>Mesures déjà prises</i>
A16-42	Budget 1971	<i>Mesures déjà prises</i>	A18-29	Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions de la République populaire hongroise, de la République populaire du Yémen, de Maurice et de l'URSS	<i>Mesures déjà prises</i>
A16-52	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Exercices 1969, 1970 et 1971	<i>Mesures déjà prises</i>	A18-30	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1968, 1969 et 1970 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>
A17-4	Rapports au Conseil	<i>Mesures déjà prises</i>	A18-31	Approbation des états financiers relatifs au PNUD pour les exercices financiers 1968, 1969 et 1970 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>
A17-10 § 3	Mise en application par les États des spécifications et pratiques de sécurité adoptées par la présente session de l'Assemblée et suite à donner par l'OACI à ces spécifications et pratiques	<i>Mesures déjà prises</i>			
A17-17 Points 3 et 4 de l'Annexe	Mesures générales de sûreté à prendre à bord des aéronefs en vol	<i>Mesures déjà prises</i>			
A17-19	Lettre du Président du Conseil aux chefs du gouvernement	<i>Mesures déjà prises</i>	A22-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur		
A17-20	Convention proposée au sujet des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile internationale	<i>Mesures déjà prises</i>	<i>L'Assemblée déclare :</i>		
A17-21	Révision de la Convention relative à l'aviation civile internationale	<i>Mesures déjà prises</i>	1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées dans la liste ci-dessous ne sont plus en vigueur ;		
A17-22 § 2	Simplification proposée du processus d'élaboration des conventions	<i>Mesures déjà prises</i>	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 spécifiées dans la liste 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.		
A17-23 § 2	Diffusion d'une note sur un lien entre les accords aériens bilatéraux et les conventions internationales de l'OACI relatives à l'intervention illicite dans l'aviation civile	<i>Mesures déjà prises</i>			
A17-24	Calendrier des travaux que doivent entreprendre le Conseil et d'autres organes de l'OACI afin de lutter contre les actes d'intervention illicite	<i>Mesures déjà prises</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A17A-2	Ratification du Protocole d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention	<i>Remplacée par A21-2 et 3</i>	A11-1	Acceptation de l'offre de la Pologne en vue du règlement de ses arriérés et restitution de son droit de vote	<i>Mesures déjà prises</i>
A18-19	Étude d'une expansion éventuelle du programme OACI de statistiques de trafic par étapes	<i>Étude en cours</i>	A16-12	Locaux du siège de l'OACI à Montréal	<i>Mesures déjà prises</i>
			A17-12	Institution de comités de sûreté d'aéroport	<i>Mesures déjà prises (voir Annexe 17)</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A17-18	Élaboration d'éléments indicatifs sur les aspects intéressant la sûreté dans les domaines de la conception et de la construction des aéroports	<i>Mesures déjà prises</i>	A21-37	Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances du Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention, et révision de la contribution du Pakistan selon la recommandation du Conseil	<i>Mesures déjà prises</i>
A18-3	Ratification du Protocole d'amendement de l'article 56 de la Convention	<i>Mesures déjà prises</i>	A21-38	Nouveau calcul de la contribution de la Chine	<i>Mesures déjà prises</i>
A18-5	Locaux du siège de l'OACI à Montréal	<i>Mesures déjà prises</i>	A21-40	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1971, 1972 et 1973 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>
A18-21 § 3	Activités régionales dans le domaine du transport aérien	<i>Mesures déjà prises</i>	A21-41	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour les exercices financiers 1971, 1972 et 1973 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>
A18-23	Budgets 1972, 1973 et 1974	<i>Mesures déjà prises</i>			
A18-26 A7-3	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (1972, 1973 et 1974)	<i>Mesures déjà prises</i>			
A19-2	Mesures à prendre à l'égard du Portugal comme suite aux Résolutions 2555 (XXIV) et 2704 (XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies	<i>Abrogée conformément au § 2 du dispositif de A21-5</i>			
A21-5	Abrogation de la Résolution A19-2	<i>Mesures déjà prises</i>	A23-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur		
A21-11	Service du Corps commun d'inspection	<i>Remplacée par A22-7</i>	<i>L'Assemblée déclare :</i>		
A21-20 Par. additionnels a) et b) du dispositif	Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation	<i>Mesures déjà prises</i>	1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions spécifiées dans la liste ci-dessous ne sont plus en vigueur ; et		
A21-26 § 1 c), les mots : « au Conseil afin qu'il en saisisse l'Assemblée »	Études sur les tarifs de transport aérien international	<i>Remplacés par A22-22, § 4</i>	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 spécifiées dans la liste 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.		
A21-30	Budget supplémentaire — Exercice 1974	<i>Mesures déjà prises</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A21-32	Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions	<i>La décision de l'Assemblée a été conservée dans A21-33</i>	A14-33	Étude de la situation économique du transport aérien international	<i>Mesures déjà prises</i>
			A17-15	Techniques radiologiques de fouille	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	A24-6 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur		
A17-22	Simplification proposée du processus d'élaboration des conventions	<i>Caducue</i>	<i>L'Assemblée déclare :</i>		
A18-15	Unification des unités de mesure	<i>Rendue caducue par l'adoption de la nouvelle édition (4^e) de l'Annexe 5</i>	1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions spécifiées dans la liste ci-dessous ne sont plus en vigueur ; et		
A21-6	Suspension du droit de vote de l'Afrique du Sud	<i>Mesures déjà prises</i>	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 spécifiées dans la liste 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.		
A21-13	Texte authentique de la Convention relative à l'aviation civile internationale en langue russe	<i>Mesures déjà prises</i>			
A21-14	Recueil de jurisprudence relative aux conventions multilatérales de droit aérien privé international	<i>Mesures déjà prises</i>			<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
			<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	
A21-27	Procédures applicables à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers	<i>Mesures déjà prises</i>	A16-4	Mise en service commercial des avions supersoniques — Problème de la détonation balistique	<i>Mesures déjà prises</i>
A21-31	Budgets 1975, 1976 et 1977	<i>Mesures déjà prises</i>	A21-15	Étude d'un système de rotation des lieux des sessions de l'Assemblée	<i>Mesures déjà prises</i>
A21-34	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Contributions au Fonds général pour 1975, 1976 et 1977	<i>Mesures déjà prises</i>	A22-21	Mécanisme d'établissement des tarifs de transport aérien international — Conférences de trafic de l'IATA	<i>Mesures déjà prises</i>
A22-34	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, et fixation de la contribution de la République populaire démocratique de Corée selon la Recommandation du Conseil	<i>Mesures déjà prises</i>	A22-26	Priorité des études confiées au Conseil	<i>Mesures déjà prises</i>
			A22-31	Budgets 1978, 1979 et 1980	<i>Mesures déjà prises</i>
			A22-32	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Contributions au Fonds général pour 1978, 1979 et 1980	<i>Mesures déjà prises</i>
A22-35	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1974, 1975 et 1976 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A23-10	Bruit et émissions des moteurs des avions à réaction subsoniques	<i>Mesures déjà prises</i>
				§ 2 du dispositif	
			A23-15	Étude du rapport coût/avantages de l'application du processus actuel de planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs	<i>Mesures déjà prises</i>
A22-36	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour les exercices financiers 1974, 1975 et 1976 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A23-20	Avenir de l'approvisionnement en carburant d'aviation	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A23-23	Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention	<i>Mesures déjà prises</i>	A21-39	Nomination du commissaire aux comptes	<i>Périmée</i>
A23-28	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1977, 1978 et 1979 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A23-4	Texte en langue chinoise de la Convention relative à l'aviation civile internationale	<i>Mesures déjà prises</i>
A23-29	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour les exercices financiers 1977, 1978 et 1979 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A23-6	Bureau régional de l'OACI en Afrique orientale	<i>Mesures déjà prises</i>
			A23-12	Mesures d'urgence destinées à être appliquées en cas de perturbation des services de circulation aérienne et des services de soutien connexes	<i>Mesures déjà prises</i>
			A23-16	Examen des problèmes de transport aérien sur une base mondiale	<i>Mesures déjà prises</i>
			A23-17	Compilation des conclusions de l'OACI sur les problèmes de transport aérien	<i>Mesures déjà prises</i>
			A23-25	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Contributions au Fonds général pour 1981, 1982 et 1983	<i>Mesures déjà prises</i>
			A23-26	Budgets 1981, 1982 et 1983	<i>Mesures déjà prises</i>
			A24-4	Ratification des Protocoles adoptés par la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal en 1975	<i>Mesures déjà prises</i>
			A24-23	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1980, 1981 et 1982 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>

A26-6 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

L'Assemblée déclare :

1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées 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 spécifiées dans la liste 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.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A14-25	Coordination de la circulation aérienne civile et militaire	<i>Mesures déjà prises</i>	A24-24	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour les exercices financiers 1980 et 1981 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>
A16-8	Enseignement technique aéronautique — Bourses de perfectionnement et bourses d'étude	<i>Mesures déjà prises</i>	A24-25	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour l'exercice financier 1982 et examen du rapport de vérification correspondant	<i>Mesures déjà prises</i>
A21-3	Ratification du Protocole d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention	<i>Mesures déjà prises</i>			
A21-16	Création d'un Bureau régional de l'OACI en Afrique orientale	<i>Mesures déjà prises</i>			

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A24-26	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	<i>Mesures déjà prises</i>	A24-10	Rapport coût/avantages de l'application du processus actuel de planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs	<i>Fait</i>
A27-6 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur			A24-22	Budgets 1984, 1985 et 1986	<i>Fait</i>
<i>L'Assemblée déclare :</i>					
1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées 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 spécifiées dans la liste 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.					
<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	A24-27	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants Contributions au Fonds général pour 1984, 1985 et 1986	<i>Fait</i>
A16-28	Mesures de facilitation incombant aux États et aux exploitants internationaux pour accélérer l'acheminement des passagers, des bagages, des marchandises et de la poste transportés par air § 6 § 11	<i>Fait</i> <i>Fait</i>	A26-1	Contribution de l'OACI au programme de l'Année internationale de la paix, 1986	<i>Fait</i>
A16-30	Comités nationaux de facilitation, coopération entre les États et aide du Secrétariat aux États en matière de facilitation § 5 § 7	<i>Caduc</i> <i>Remplacé par un paragraphe actualisé</i>	A26-4	Élaboration d'un instrument pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale	<i>Fait</i>
A24-8	Nouvel examen du programme des travaux dans le domaine de la navigation aérienne Second paragraphe du dispositif seulement	<i>Remplacé par un nouveau paragraphe adopté à la 27^e session de l'Assemblée</i>	A26-10	Examen du programme des travaux dans le domaine du transport aérien	<i>Fait</i>
A24-9	Amélioration de l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	<i>Fait</i>	A26-19	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	<i>Fait</i>
			A26-24	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1983, 1984 et 1985 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>
			A26-25	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour les exercices financiers 1983, 1984 et 1985 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>
A29-4 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur					
<i>L'Assemblée déclare :</i>					
1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées 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 spécifiées dans la liste 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.

N'est plus en vigueur parce que

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A22-22	Mécanisme d'établissement des tarifs de transport aérien international	<i>Fait ou Résolution remplacée</i>
A23-19	Deuxième Conférence de transport aérien, Point 2 de l'ordre du jour	<i>Fait ou Résolution remplacée</i>
A24-30	Nomination du Commissaire aux comptes	<i>Fait</i>
A26-18	Budgets 1987, 1988 et 1989	<i>Fait</i>
A26-20	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Contributions au Fonds général pour 1987, 1988 et 1989	<i>Fait</i>
A26-22	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A27-26 et A28-6, Section C</i>
A27-8	Marquage des explosifs plastiques ou en feuilles aux fins de détection	<i>Fait</i>
A27-19	Allocation de fonds du PNUD destinés à des programmes multinationaux	<i>Fait</i>
A27-22	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	<i>Fait</i>
A27-27	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1986, 1987 et 1988 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>
A27-28	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour les exercices financiers 1986, 1987 et 1988 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>

Résolution

Sujet

A28-4

Approbation des comptes de l'Organisation pour l'exercice financier 1989 et examen du rapport de vérification correspondant

Fait

A28-5

Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement pour l'exercice financier 1989, et examen du rapport de vérification correspondant

Fait

A31-3 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

L'Assemblée déclare :

1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées 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 spécifiées dans la liste 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.

N'est plus en vigueur parce que

Résolution

Sujet

A15-7

Résolution condamnant la politique d'apartheid et de discrimination raciale de l'Afrique du Sud

Annulée par A31

A16-17

Unification des unités de mesure

Fait

A18-4

Mesures à prendre à l'égard de l'Afrique du Sud comme suite aux Résolutions 2555 et 2704 de l'Assemblée générale des Nations Unies

Annulée par A31

A21-20

Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation

À intégrer dans la Rés. A29-7

A26-9

Sécurité de vol et facteurs humains

À intégrer dans la Rés. A29-7

A26-21

Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants

Fait

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A27-5	Condamnation de la politique d'apartheid et de discrimination raciale de l'Afrique du Sud et mesures à prendre pour donner suite aux résolutions adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies à cet égard	<i>Annulée par A31</i>	A29-28	Détermination des contributions de la Croatie et de la Slovénie pour 1992	<i>Fait</i>
A27-11	Encombrement des aéroports et de l'espace aérien — § 6 du dispositif	<i>Fait</i>	A29-32	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1990 et 1991 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>
A27-21	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants Contributions au Fonds général pour 1990, 1991 et 1992	<i>Fait</i>	A29-33	Approbation des états financiers relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices financiers 1990 et 1991 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>
A27-23	Budgets 1990, 1991 et 1992	<i>Fait</i>	A32-4 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur		
A27-24	Méthodes révisées relatives à la mise en œuvre d'un budget-programme	<i>Fait</i>			
A28-6	Budgets supplémentaires 1990, 1991 et 1992	<i>Fait</i>			
A29-6	Rôle de l'OACI dans la mise en œuvre de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, et de la résolution figurant dans l'Acte final	<i>Fait</i>			
A29-10	Convocation d'une réunion spéciale à l'échelle mondiale sur la transition ILS/MLS	<i>Fait</i>	<i>L'Assemblée déclare :</i>		
A29-22	Amendement du Règlement financier	<i>Fait</i>	1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées dans la liste ci-dessous ne sont plus en vigueur ;		
A29-24	Barème des contributions de la République fédérale d'Allemagne	<i>Fait</i>	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 spécifiées dans la liste 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.		
A29-25	Barème des contributions de la République du Yémen	<i>Fait</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A29-26	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	<i>Fait</i>	A16-4	Mise en service commerciale des avions supersoniques — Problème de la détonation balistique	<i>À incorporer dans la Rés. A31-11</i>
A29-27	Détermination des contributions de la Lituanie, de l'Estonie, de la République de Moldova, de l'Arménie, de la Lettonie, de l'Ukraine, du Kazakhstan et de la Fédération de Russie pour 1992	<i>Fait</i>	A22-14	Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commerciale d'avions supersoniques	
				§ 1 du dispositif, alinéa c)	<i>À incorporer dans la Rés. A31-11</i>
				§ 1 du dispositif, six dernières lignes	<i>Fait</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	A33-6 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur	
	§ 3 du dispositif, alinéa a) 1) i)	<i>Fait</i>	<p><i>L'Assemblée déclare :</i></p> <p>1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les résolutions ou parties de résolutions spécifiées dans la liste ci-dessous ne sont plus en vigueur ;</p> <p>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 spécifiées dans la liste 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.</p>	
	§ 3 du dispositif, alinéa a) 1) ii)	<i>À incorporer dans la Rés. A31-11</i>		
A24-2	Ratification du Protocole portant insertion de l'article 83 bis dans la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>	<i>Fait</i>		
A27-26	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A31-26</i>		
A29-17	Navigabilité des aéronefs	<i>Fait</i>		
A29-23	Contributions au Fonds général pour 1993, 1994 et 1995	<i>Fait</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	
A29-29	Budgets 1993, 1994 et 1995	<i>Fait</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>
A31-7	Mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI — Aspects financiers, organisationnels, coopératifs et juridiques	<i>Fait</i>	A31-18	Amendement du Règlement financier (Amendement des articles VI et VII)
A31-8	Modernisation de la présentation des plans régionaux de navigation aérienne et des processus d'amendement	<i>Fait</i>	A31-19	Amendement du Règlement financier (Amendement de l'article V)
A31-22	Transfert des actifs et établissement des contributions de l'ancienne Tchécoslovaquie	<i>Fait</i>	A31-21	Contributions au Fonds général pour 1996, 1997 et 1998
A31-23	Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention	<i>Fait</i>	A32-25	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
A31-27	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1992, 1993 et 1994 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>	A31-24	Budgets 1996, 1997 et 1998
A31-28	Approbation des états financiers des exercices 1992, 1993 et 1994 relatifs aux projets du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Fait</i>	A32-5	Cinquantième anniversaire de la Commission de navigation aérienne de l'OACI
			A32-10	Critères internationaux pour évaluer la conformité à l'an 2000 et la notifier
			A32-30	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1995, 1996 et 1997 et examen des rapports de vérification correspondants
			A32-31	Approbation des états financiers des exercices 1995, 1996 et 1997 relatifs aux projets du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution et examen des rapports de vérification correspondants

A35-4 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur				<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>			
<i>L'Assemblée déclare :</i>				
1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les résolutions ou parties de résolution spécifiées 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 spécifiées dans la liste 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.				
		<i>N'est plus en vigueur parce que</i>		
A29-2	Qualité de membre de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie-et-Monténégro)	<i>Fait</i>	A31-20	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants <i>Périmée</i>
A22-14	Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques	<i>Fait</i>	A32-26	Contributions au Fonds général pour 1999, 2000 et 2001 <i>Fait</i>
			A33-25	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 <i>Fait</i>
			A32-24	Budgets 1999, 2000 et 2001 <i>Fait</i>
			A33-30	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1998, 1999 et 2000 et examen des rapports de vérification correspondants <i>Fait</i>
			A33-31	Approbation des états financiers des exercices financiers 1998, 1999 et 2000 relatifs aux projets du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution et examen des rapports de vérification correspondants <i>Fait</i>

Liste des résolutions ou parties de résolutions (autres que celles énumérées dans les Résolutions A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4, A33-6 et A35-4) déclarées ne plus être en vigueur après la 16^e session de l'Assemblée

Note.— En ce qui concerne les résolutions ou parties de résolutions déclarées ne plus être en vigueur par la 16^e session de l'Assemblée, voir la Résolution A16-1.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A2-9	Mise en application de l'article 54 d) — Création d'un Comité du transport aérien, dont les membres sont choisis parmi les membres du Conseil	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A12-30	Principes devant régir la détermination des barèmes des contributions pour les exercices 1960, 1961 et 1962 et la préparation des projets de barèmes des contributions pour 1963, 1964 et 1965	<i>Intégrée à A21-33</i>
A4-19	Programme statistique de l'Organisation	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A14-7	Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques	<i>Remplacée par A22-14*</i>
A7-6	Procédure révisée d'approbation des projets de conventions de droit aérien international	<i>Remplacée par A31-15</i>	A14-34	Études régionales sur le fret aérien	<i>Intégrée à A18-20*</i>
A7-14	Programme futur et méthodes de travail de l'Organisation dans le domaine économique	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A15-5	Valeur économique des installations et services	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A7-15	Possibilités d'aboutir à de nouveaux accords internationaux sur les droits commerciaux dans le transport aérien international et méthodes à employer à cette fin — Services aériens internationaux réguliers	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A15-10	La planification régionale en fonction de la capacité de mise en œuvre	<i>Remplacée par A21-21*</i>
A10-5	Relations de l'OACI avec la Commission européenne de l'aviation civile	<i>Remplacée par A27-17</i>	A15-17	Développement du trafic aérien international de passagers	<i>Intégrée à A18-20*</i>
A10-11	Emblème et sceau officiels de l'OACI	<i>Remplacée par A21-4*</i>	A15-18	Conférences de transport aérien	<i>Remplacée par A22-25*</i>
A10-32	Accords internationaux sur les droits commerciaux	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A15-22	Statistiques de l'aviation non commerciale	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A10-36	Carnet de route	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A16-2	Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation	<i>Remplacée par A18-7*</i>
A10-40	Enseignement du droit aérien	<i>Remplacée par A31-15</i>	A16-3	Bruit des aéronefs au voisinage des aéroports	<i>Intégrée à A22-13*</i>
A12-18	Droits commerciaux pour le transport aérien international	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A16-5	Application éventuelle de la planification coordonnée à la mise en service de nouveaux types d'aéronefs	<i>Remplacée par A23-14</i>
A12-19	Étude des redevances d'usage des aéroports et des installations et services de navigation aérienne	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A16-6	Assistance technique	<i>Remplacée par A18-8*</i>

* Remplacée aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A16-9	Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux	<i>Remplacée par A22-19</i>	A16-30	Comités nationaux de facilitation, coopération entre les États et aide du Secrétariat aux États en matière de facilitation	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A16-11	Participation de l'OACI aux programmes d'exploration et d'utilisation de l'espace	<i>Remplacée par A22-20*</i>	A16-31	Effet des améliorations réalisées dans le domaine de la facilitation sur la conception des aéroports	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A16-14	Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux	<i>Remplacée par A22-4</i>	A16-32	Enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI	<i>Remplacée par A27-4*</i>
A16-15	Coordination des pratiques et procédures administratives et financières	<i>Remplacée par A18-6*</i>	A16-33	Propriété et exploitation conjointes de services aériens internationaux	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A16-17 <i>Considéran</i> 1-3 et alinéas a) et c) du dispositif	Unification des unités de mesure	<i>Remplacés par A23-11, Appendice F*</i>	A16-34	Division des statistiques, groupes d'experts en statistiques et réunions sur les statistiques	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A16-18	Unités de mesure dans l'Annexe 5	<i>Remplacée par A23-11, Appendice F*</i>	A16-36	Participation des États aux conventions internationales de droit aérien	<i>Remplacée par A31-15</i>
A16-19	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A18-13*</i>	A16-37	Capture illicite d'aéronefs civils	<i>Intégrée à A21-9*</i>
A16-22	Prévisions du trafic aérien et méthodes de prévision	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A16-53	Principes devant régir la préparation des projets de barèmes des contributions pour 1972, 1973 et 1974	<i>Remplacée par A18-26*</i>
A16-23	Activités régionales dans le domaine du transport aérien — Politique générale	<i>Remplacée par A18-21*</i>	A16-54	Application du principe selon lequel la contribution imputée à un État contractant ne devrait pas excéder 30 % du montant total des contributions pour un exercice donné	<i>Remplacée par A18-26*</i>
A16-24	Application des tarifs	<i>Remplacée par A18-18*</i>	A16-55	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A18-28*</i>
A16-25	Participation des États à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux	<i>Remplacée par A21-28*</i>	A16-56	Mesures à prendre dans le cas des États contractants qui ne s'acquittent pas de leurs obligations financières envers l'Organisation	<i>Intégrée à A21-10*</i>
A16-26	Poste aérienne internationale	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A17-2	Acceptation plus large de la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (1963)	<i>Intégrée à A21-9*</i>
A16-27	Application des dispositions de l'Annexe 9 et des recommandations de l'OACI dans le domaine de la facilitation	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A17-5	Mesures recommandées pour atténuer les conséquences d'une capture illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A16-28	Mesures de facilitation incombant aux États et aux exploitants internationaux pour accélérer l'acheminement des passagers, des bagages, des marchandises et de la poste transportés par air	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A17-6	Lois pénales relatives à la capture illicite d'aéronefs	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A16-29	Coordination avec d'autres organisations en matière de facilitation	<i>Remplacée par A32-17*</i>			

* Remplacée aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A17-7	Renforcement des arrangements d'extradition existants	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-10	Mesures techniques additionnelles pour la protection de la sûreté du transport aérien civil international	<i>Remplacée par A21-23*</i>
A17-8	Libération des aéronefs qui font l'objet d'une capture illicite et de leur équipage, de leurs passagers et de leur cargaison	<i>Intégrée à A21-9*</i>	A18-11	Position de l'OACI à la Conférence internationale sur les problèmes du milieu humain (Stockholm, juin 1972)	<i>Intégrée à A22-12*</i>
A17-9	Bons offices de l'OACI	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-12	Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité du milieu humain	<i>Intégrée à A22-13*</i>
A17-10	Mise en application par les États des spécifications et pratiques de sûreté adoptées par la présente session de l'Assemblée et suite à donner par l'OACI à ces spécifications et pratiques	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-13	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A21-21*</i>
A17-11	Application, sur demande, des spécifications et procédures exposées à l'Appendice B de la Résolution A17-10	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-14	Manuels techniques de l'OACI	<i>Remplacée par A23-11, Appendice E*</i>
A17-13	Assistance aux États dans la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour la protection de l'aviation civile internationale	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-16	Problèmes que posent la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs en exploitation internationale	<i>Remplacée par A21-22*</i>
A17-14	Coopération internationale et échange et diffusion de renseignements sur l'intervention illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-17	Études sur les tarifs de transport aérien international	<i>Remplacée par A21-26*</i>
A17-16	Rapports sur les actes d'intervention illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-18	Application des tarifs	<i>Remplacée par A27-15*</i>
A17-17	Mesures générales de sûreté à prendre à bord des aéronefs en vol	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-20	Études régionales sur le transport aérien	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A17-23	Diffusion d'une note sur un lien entre les accords aériens bilatéraux et les conventions internationales de l'OACI relatives à l'intervention illicite dans l'aviation civile	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A18-21	Activités régionales dans le domaine du transport aérien — § 1 a)	<i>Mesures déjà prises Remplacé par A27-17</i>
A18-6	Services du Corps commun d'inspection	<i>Remplacée par A21-11*</i>	Autres paragraphes		<i>Remplacés par A32-17*</i>
A18-7	Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation	<i>Intégrée à A21-10*</i>	A18-24	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution minimale)	<i>Intégrée à A21-33</i>
A18-8	Assistance technique	<i>Remplacée par A21-17*</i>	A18-25	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution maximale)	<i>Remplacée par A19-3*</i>
A18-9	Adoption et ratification rapides d'une convention sur les actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile internationale, autres que les actes de capture illicite d'aéronefs	<i>Intégrée à A21-9*</i>	A18-26	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	<i>Mesures déjà prises</i>
			A18-27	Limites financières applicables aux crédits supplémentaires	<i>Remplacée par A21-35</i>

* Remplacé aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A18-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A21-36*</i>	A21-23	Mesures techniques de protection du transport aérien civil international contre les actes d'intervention illicite	<i>Remplacée par A22-17*</i>
A19-3	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution maximale)	<i>Intégrée à A21-33</i>	A21-25	Examen des problèmes de transport aérien sur une base mondiale	<i>Remplacée par A22-25*</i>
A19-4	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution minimale)	<i>Intégrée à A21-33</i>	A21-26	Étude sur les tarifs de transport aérien international	<i>Remplacés par A22-22 (§ 4)*</i>
A19-5	Principes à appliquer pour déterminer le barème des quotes-parts (capacité de paiement des États contractants)	<i>Intégrée à A21-33</i>	« au Conseil afin qu'il en saisisse l'Assemblée »		
A20-2	Actes d'intervention illicite dans l'aviation civile	<i>Intégrée à A26-7*</i>	Autres paragraphes		<i>Remplacés par A32-17*</i>
A21-4	Emblème et sceau officiels de l'OACI	<i>Remplacée par A31-1</i>	A21-28	Accord relatif au transit des services aériens internationaux	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A21-8	Relations entre l'OACI et les organes régionaux de l'aviation civile et entre ces organes et les États contractants qui n'en sont pas membres	<i>Remplacée par A27-17</i>	A21-29	Application des tarifs	<i>Remplacée par A27-15*</i>
A21-9	Ratification rapide des conventions relatives à l'intervention illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A21-33	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	<i>Remplacé par A31-20*</i>
A21-10	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	<i>Remplacée par A35-26</i>	A21-36	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A22-33*</i>
A21-11	Statut du Corps commun d'inspection	<i>Remplacée par A22-7</i>	A22-8	Assistance technique	<i>Remplacée par A23-7*</i>
A21-17	Assistance technique	<i>Remplacée par A22-8*</i>	A22-9	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A23-8*</i>
A21-18	Allocation de fonds du PNUD destinés à des programmes multinationaux	<i>Remplacée par A27-19*</i>	A22-10	Bourses d'études et bourses de perfectionnement pour la formation de base et la formation supérieure	<i>Remplacée par A23-9*</i>
A21-19	L'aviation civile internationale et l'environnement	<i>Intégrée à A22-12*</i>	A22-12	L'aviation civile internationale et l'environnement humain	<i>Remplacée par A31-11*</i>
A21-21	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A22-18*</i>	A22-13	Élaboration de normes et pratiques recommandées relatives à la qualité de l'environnement	<i>Remplacée par A31-11*</i>
A21-22	Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale	<i>Remplacée par A23-13</i>	A22-15	Politiques et programmes nationaux destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs	<i>Remplacée par A31-11*</i>
			A22-16	Renforcement des mesures visant à réprimer les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile	<i>Intégrée à A26-7*</i>
			A22-17	Mesures techniques de protection du transport aérien civil international contre les actes d'intervention illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>

* Remplacée aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A22-18	Exposé récapitulatif des aspects de politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A23-11*</i>	A23-11	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A24-7*</i>
A22-20	Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A29-11</i>	A23-18	Deuxième Conférence de transport aérien, Point 1 de l'ordre du jour	<i>Mesures déjà prises</i>
A22-23	Recommandations nos 1, 2, 3 et 4 de la Conférence spéciale de transport aérien	<i>Mesures déjà prises</i>	A23-21	Appel aux États pour qu'ils ratifient les conventions de droit aérien international ou adhèrent à ces conventions et pour qu'ils communiquent les renseignements requis aux termes de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal	<i>Intégrée à A26-7*</i>
<i>Considérants et alinéas du dispositif relatifs à l'application des tarifs</i>		<i>Remplacés par A27-15*</i>	A23-22	Interdiction d'atterrir aux avions détournés	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A22-24	Inventaire des grands problèmes de transport aérien	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A23-24	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions)	<i>Annulés automatiquement à compter du 31 décembre 1983, conformément au § 5</i>
A22-25	Examen des problèmes du transport aérien sur une base mondiale	<i>Remplacée par A23-16*</i>	A23-27	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A24-28*</i>
A22-27	Avenir de l'approvisionnement en carburant d'aviation	<i>Remplacée par A23-20*</i>	A24-7	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A26-8*</i>
A22-28	Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale	<i>Remplacée par A23-13</i>	A24-11	Poursuite des travaux de l'Organisation dans le domaine de la réglementation des services de transport aérien international	<i>Mesures déjà prises</i>
A22-30	Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI	<i>Mesures déjà prises</i>	A24-12	Mesures pratiques en vue d'assurer aux États en développement qui ont des intérêts communs de meilleures possibilités dans l'exploitation de services de transport aérien international	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A22-33	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A23-27*</i>	A24-13	Application des tarifs	<i>Remplacée par A27-15*</i>
A23-7	Assistance technique	<i>Remplacée par A24-15*</i>	A24-14	Mesures unilatérales qui affectent le transport aérien international	<i>Mesures déjà prises</i>
A23-8	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A24-16*</i>	Autres paragraphes		<i>Remplacés par A32-17*</i>
A23-9	Bourses d'études et bourses de perfectionnement pour la formation de base et la formation supérieure	<i>Remplacée par A24-17</i>			
A23-10	Bruit et émissions des moteurs des avions à réaction subsoniques	<i>Remplacée par A31-11*</i>			
Dispositions relatives au bruit		<i>Remplacées par A28-3*</i>			

* Remplacée aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A24-15	Assistance technique	<i>Remplacée par A26-16</i>	A26-14	Activités relatives au transport aérien exercées par d'autres organismes internationaux s'intéressant au secteur des services	<i>Remplacée par A27-14*</i>
A24-16	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A26-17*</i>	A26-15	Imposition dans le domaine du transport aérien international	<i>Remplacée par A29-18*</i>
A24-18	Réaffirmation des résolutions qui en appellent aux États pour qu'ils ratifient les conventions de droit aérien international ou adhèrent à ces conventions et pour qu'ils communiquent les renseignements requis aux termes de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A26-16	Assistance technique	<i>Remplacé par A29-20*</i>
A24-19	Renforcement des mesures visant à réprimer les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sûreté de l'aviation civile	<i>Intégrée à A26-7*</i>	A26-17	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A27-18</i>
A24-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A26-26*</i>	A26-26	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A27-25*</i>
A26-2	Ratification des instruments internationaux de l'OACI	<i>Remplacée par A27-3*</i>	A27-3	Ratification des instruments internationaux de l'OACI	<i>Remplacée par A31-15</i>
A26-5	Condamnation de la politique d'apartheid et de discrimination raciale de l'Afrique du Sud et mesures à prendre pour donner suite aux résolutions adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies à cet égard	<i>Remplacée par A27-5**</i>	A27-4	Enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A26-7	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	<i>Remplacée par A27-7*</i>	A27-7	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	<i>Remplacée par A29-5*</i>
A26-8	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A27-10*</i>	A27-10	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A29-7*</i>
A26-11	Restrictions pouvant frapper l'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux spécifications acoustiques de l'Annexe 16	<i>Remplacée par A28-3*</i>	A27-14	Commerce des services	<i>Remplacée par A31-12*</i>
A26-12	Le rôle de l'OACI dans la lutte contre le transport illicite de stupéfiants par voie aérienne	<i>Remplacée par A27-12</i>	A27-15	Contrôle de l'application des tarifs	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A26-13	Accès des personnes âgées et des handicapés au transport aérien	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A27-16	Systèmes informatisés de réservation	<i>Remplacée par A31-13*</i>
			A27-25	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A29-30*</i>
			A28-3	Restrictions d'exploitation éventuelles des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16	<i>Remplacée par A31-11*</i>

* Remplacée aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

** Annulée par A31.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A29-5	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	<i>Remplacée par A31-4*</i>	A31-12	Commerce des services	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A29-7	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A31-5*</i>	A31-13	Systèmes informatisés de réservation	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A29-8	Les systèmes de communications, navigation, surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI	<i>Remplacée par A31-6*</i>	A31-14	Transition vers une nouvelle politique de coopération technique	<i>Remplacée par A32-21*</i>
A29-9	Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI	<i>Remplacée par A31-6*</i>	A31-18	Amendement du Règlement financier (Amendement des articles VI et VII)	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-12	Incidences environnementales de l'aviation civile dans la haute atmosphère	<i>Remplacée par A31-11*</i>	A31-19	Amendement du Règlement financier (Amendement de l'article V)	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-18	Imposition dans le domaine du transport aérien international	<i>Remplacée par A32-17*</i>	A31-20	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-20	Transition vers une nouvelle politique en matière de coopération technique	<i>Remplacée par A31-14*</i>	A31-21	Contributions au Fonds général pour 1996, 1997 et 1998	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-30	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A31-25*</i>	A31-24	Budgets 1996, 1997 et 1998	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-31	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A31-26*</i>	A31-25	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A32-28*</i>
A29-34	Nomination du Commissaire aux comptes	<i>Remplacée par A35-31</i>	A31-26	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A32-27*</i>
A31-4	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	<i>Remplacée par A32-22*</i>	A31-26	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacé par A35-26</i>
A31-5	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A32-14*</i>	A32-5	Cinquantième anniversaire de la Commission de navigation aérienne de l'OACI	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-6	Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)	<i>Remplacée par A33-15*</i>	A32-8	Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement	<i>Remplacée par A33-7*</i>
A31-11	Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement	<i>Remplacée par A32-8*</i>	A32-9	Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes	<i>Remplacée par A33-18*</i>
			A32-10	Critères internationaux pour évaluer la conformité à l'an 2000 et la notifier	<i>Mesures déjà prises</i>
			A32-14	Appendice U : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux	<i>Remplacée par A33-14*</i>
			A32-15	Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)	<i>Remplacée par A33-16*</i>
			A32-17	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien	<i>Remplacée par A33-19*</i>

* Remplacé aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>	<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A32-18	Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports	<i>Remplacée par A33-19*</i>	A33-7	Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement	<i>Remplacée par A35-5</i>
A32-21	Transition vers une nouvelle politique de coopération technique	<i>Remplacée par A33-21*</i>	A33-8	Poursuite et élargissement du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité	<i>Remplacée par A35-6</i>
A32-22	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	<i>Remplacée par A33-2*</i>	A33-10	Création d'une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)	<i>Remplacée par A35-8</i>
A32-23	Contrôle des exportations de MANPADS	<i>Remplacée par A35-11</i>	A33-14	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A35-14</i>
A32-25	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	<i>Mesures déjà prises</i>	A33-15	Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)	<i>Remplacée par A35-15</i>
A32-27	Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date	<i>Remplacée par A33-27*</i>	A33-18	Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes	<i>Remplacée par A35-19</i>
A32-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A33-28*</i>	A33-19	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien	<i>Remplacée par A35-18</i>
A32-30	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1995, 1996 et 1997 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A33-21	Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique	<i>Remplacée par A35-20</i>
A32-31	Approbation des états financiers des exercices financiers 1995, 1996 et 1997 relatifs aux projets du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>	A33-22	Arrangements pour la vérification externe des comptes des exercices 2000 et 2001	<i>Remplacée par A35-31</i>
A33-2	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	<i>Remplacée par A35-9</i>	A33-27	Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A35-27</i>
			A33-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A35-28</i>

* Remplacée aussi ou mesures déjà prises — voir la présente liste.

APPENDICE B

Liste des résolutions résultant des intégrations, avec indication de leur origine

<i>Résolution</i>	<i>Résultant de l'intégration de</i>	<i>Résolution</i>	<i>Résultant de l'intégration de</i>
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19	A21-9*	A16-37, A17-2, A17-3, A17-8, A18-9
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8, Appendice H	A21-10	A16-56, A18-7
A16-10	A12-5, A15-5	A21-33	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A16-13	A4-6, A14-4	A22-12*	A18-11, A21-19
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9	A22-13*	A16-3, A18-12
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20	A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
A16-26	A1-44, A10-33	A26-7*	A17-5, A17-6, A17-7, A17-9, A17-10, A17-11, A17-13, A17-14, A17-16, A17-17, A17-23, A20-2, A21-9, A22-16, A22-17, A23-21, A23-22, A24-18, A24-19
A16-27	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-6	A29-8, A29-9
A16-28	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A22-14, § 1, alinéa c) et § 3, alinéa a) 1) ii) du dispositif, A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A16-29	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36	A31-15	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
A16-30	A1-40, A10-35, A12-21, A14-36	A32-17	A2-9, A4-19, A7-14, A7-15, A10-32, A10-36, A12-18, A12-19, A15-5, A15-22, A16-22, A16-26, A16-27, A16-28, A16-29, A16-30, A16-31, A16-33, A16-34, A18-20, A18-21, A21-26, A21-28, A22-24, A24-12, A24-14, A26-13, A27-4, A27-15, A29-18, A31-12 et A31-13
A16-32*	A1-45, A2-22, A15-21		
A16-33	A2-13, A4-17		
A16-34	A10-38, A12-20, A14-35		
A16-36	A10-39, A12-23, A14-38		
A16-54*	A11-14, A14-48, A15-36		
A16-56*	A6-2, A7-1, A8-7, A9-6		
A18-20	A14-34, A15-17		

* N'est plus en vigueur. Voir l'Appendice A du présent document.

APPENDICE C

Liste des résolutions qui ont été intégrées, avec indication de la résolution résultante

<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>	<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>
A1-40	A16-30	A14-48	A16-54*
A1-44	A16-26		
A1-45	A16-32*	A15-4	A16-6*
A2-8	A16-14	A15-5	A16-9* et A16-10
A2-13	A16-33	A15-8,	
A2-15	A16-29	Appendice H	A16-9*
A2-22	A16-32*	A15-17	A18-20
A4-4	A16-14*	A15-19	A16-6* et A16-23*
A4-6	A16-13	A15-20	A16-23*
A4-17	A16-33	A15-21	A16-42*
A4-20	A16-6*	A15-23	A16-27 et A16-28
A6-2	A16-56*	A15-36	A16-54*
A7-1	A16-56*	A16-3	A22-13
A7-6	A31-15	A16-4	A31-11
A8-7	A16-56*	A16-36	A31-15
A9-6	A16-56*	A16-37	A21-9*
A10-6	A16-6*	A16-56	A21-10
A10-9	A16-14*	A17-2	A21-9*
A10-33	A16-26	A17-3	A21-9*
A10-35	A16-27, A16-28, A16-29 et A16-30	A17-5	A26-7*
A10-38	A16-34	A17-6	A26-7*
A10-39	A16-36	A17-7	A26-7*
A10-40	A31-15	A17-8	A21-9*
A11-14	A16-54*	A17-9	A26-7*
A12-5	A16-9* et A16-10	A17-10	A26-7*
A12-8	A16-6*	A17-11	A26-7*
A12-20	A16-34	A17-13	A26-7*
A12-21	A16-27, A16-28, A16-29 et A16-30	A17-14	A26-7*
A12-23	A16-36	A17-16	A26-7*
A12-30	A21-33	A17-17	A26-7*
A14-3	A16-6*	A17-23	A26-7*
A14-4	A16-13	A18-7	A21-10
A14-32	A16-23*	A18-9	A21-9*
A14-34	A18-20	A18-11	A22-12
A14-35	A16-34	A18-12	A22-13
A14-36	A16-27, A16-28, A16-29 et A16-30	A18-16	A23-13
A14-38	A16-36	A18-24	A21-33
		A18-25	A21-33
		A19-3	A21-33
		A19-4	A21-33
		A19-5	A21-33
		A20-2	A26-7*

* N'est plus en vigueur. Voir l'Appendice A du présent document.

<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>	<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>
A21-9	A26-7*	A23-21	A26-7*
A21-19	A22-12	A23-22	A26-7*
A21-22	A23-13		
		A24-18	A26-7*
A22-12	A31-11	A24-19	A26-7*
A22-13	A31-11		
A22-14, § 1, alinéa c) et § 3, alinéa a) 1) ii) du dispositif	A31-1	A27-3	A31-15
A22-15	A31-11	A28-3	A31-11
A22-16	A26-7*	A29-8	A31-6
A22-17	A26-7*	A29-9	A31-6
A22-28	A23-13	A29-12	A31-11
A23-10	A31-11		

* N'est plus en vigueur. Voir l'Appendice A du présent document.

APPENDICE D

Index par sujet des résolutions en vigueur

- Abus de substances toxiques
drogues et alcool : programmes de dépistage : A33-12 (II-24)
lieux de travail : rôle de l'OACI : A29-16 (II-23)
- Accidents
accidents et incidents : non divulgation d'éléments :
A33-17 (I-57)
assistance aux victimes : réglementation
et programmes : A32-7 (I-59)
enquêtes : A19-1 (I-24) ; A35-14, Appendice V (II-14)
prévention : A31-10 (I-57)
- Accords et arrangements
bilatéraux, mise en œuvre des plans régionaux : A22-19, § 1,
alinéa b) (II-17)
OACI-ONU : A1-2 (I-28)
laissez-passer ONU : A2-25 (I-29)
- Aéronefs
bruit : politiques et programmes : A35-5, Appendice C
(I-34)
bruit : subsoniques : A35-5, Appendice D (I-36)
civils : usage indu : déclaration : A33-1 (VII-1)
code de conception : A33-11 (I-47)
désinsectisation : A35-13 (I-45)
location, affrètement et banalisation : A23-13 (II-22)
nouveaux types, planification coordonnée : A23-14 (II-20)
supersoniques : A35-5, Appendice G (I-39)
- Aéroports (*Voir aussi* Encombrement des aéroports et de
l'espace aérien)
aéroports et services de navigation aérienne : A35-18,
Appendice F (III-8)
bruit : A35-5, Appendice E (I-37)
mise en œuvre : A35-14, Appendice Q (II-12)
remise en activité : A22-11 (VI-7)
- Aides à la navigation
coordination des études et des recherches : A35-14,
Appendice I (II-7)
vérification : A35-14, Appendice R (II-12)
- Alcool
abus : programmes de dépistage : A33-12 (II-24)
- Arriérés de contributions (*Voir aussi* Contributions)
règlement : A34-1 (X-16); A35-26 (X-14); A35-27 (X-15)
- Assemblée
intégration des résolutions : Appendices B et C
invitations : A5-3 (I-17)
règlement intérieur : (I-16)
texte en langue arabe : Décision A25 (I-16)
texte en langue russe : Décision A22 (I-16)
résolutions en vigueur : Appendice E
résolutions en vigueur : index par sujet : Appendice D
- résolutions qui ne sont plus en vigueur : A16-1 ; A18-1 ; A21-1 ;
A22-1 ; A23-1 ; A24-6 ; A26-6 ; A27-6 ; A29-4 ;
A31-3 ; A32-4 ; A33-6 ; A35-4 ; Appendice A
sessions extraordinaires : A14-5 (I-15)
sessions, fréquence et lieu : A8-1 (I-14) ; A16-13 (I-16) ;
Décision A22 (I-16)
- Assistance aux États (*Voir aussi* Coopération technique)
financement des plans régionaux : A16-10 (IV-4)
mise en application des SARP et PANS : A35-14,
Appendice D (II-4)
mise en œuvre des plans régionaux : A16-10 (IV-4) ;
A22-19 (II-16) ; A35-14, Appendice M (II-9)
missions, secrétariat technique : A35-14, Appendice U (II-14)
personnel et matériel pour la remise en activité d'aéroports :
A22-11 (VI-7)
services de recherches et de sauvetage : A35-14,
Appendice O (II-10)
- Assurances aéronautiques pour les risques de guerre
assistance : A33-20 (V-5)
- Aviation civile
incidences environnementales : A35-5, Appendice H (I-39)
- Avions supersoniques
Voir Aéronefs
- Bourses d'études et de perfectionnement : A16-7 (VI-8) ;
A24-17 (VI-6)
- Brevets d'aptitude et licences, équipages de conduite :
A35-14, Appendice G (II-6)
- Budgets
2002-2003-2004 : A33-23 (X-10)
2005-2006-2007 : A35-22 (X-12)
- Bureaux régionaux
Secrétariat : A35-14, Appendice U (II-14)
- Capture illicite d'aéronefs (*Voir aussi* Intervention illicite)
A35-9 (VII-3)
- Certificats
de navigabilité : A33-11 (I-47) ; A35-14, Appendice G (II-6)
équipages de conduite, brevets d'aptitude et licences :
A21-24 (II-23) ; A35-14, Appendice G (II-6)
- Circulaires : A35-14, Appendice E (II-5)
- Circulation aérienne (*Voir aussi* Trafic aérien)
coordination civile et militaire : A35-14, Appendice P (II-11)
services, délimitation des espaces aériens : A35-14,
Appendice N (II-10)
services, prestation : A35-14, Appendice X (II-15)

- Comité des pensions du personnel : A3-9 (VIII-3)
- Comité juridique : A7-5 (I-14)
- Commissaire aux comptes : A5-10 (X-17) ; A35-31 (X-18)
- Commission de la fonction publique internationale : A21-12 (I-31)
- Commission de navigation aérienne
composition : A22-4 (I-13)
emploi des langues : A22-29 (IX-1)
groupes d'experts : A35-14, Appendice C (II-4)
membres : A18-2 (I-12) ; A27-2 (I-13)
- Communications
Voir Télécommunications
- Communications, navigation et surveillance/gestion
du trafic aérien (CNS/ATM)
aspects juridiques et institutionnels : A35-3 (V-6)
communications air-sol à l'échelle mondiale :
aspects juridiques : A29-19 (I-8)
coordination des activités de recherche et développement :
A35-14, Appendice I (II-7)
exposé récapitulatif : politique et pratiques de l'OACI :
A35-15 (I-48)
suivi de la Conférence de 1998 : A32-12 (I-49)
système mondial de navigation par satellite (GNSS) :
Charte sur les droits et obligations des États : A32-19 (V-2)
mise en œuvre : aspects juridiques : A32-20 (V-3) ;
A35-3 (V-6)
- Communications radiotéléphoniques
langue anglaise : connaissance : A32-16 (II-24)
- Comptes : A35-29 (X-16)
- Conseil
augmentation du nombre des membres : A13-1 (I-9) ; A17A-1
(I-10) ; A21-2 (I-10) ; A28-1 (I-11) ; A28-2 (I-12)
obligations des États membres : A4-1 (I-12)
organisme d'arbitrage : A1-23 (I-16)
session extraordinaire : A24-5 (I-25)
- Contributions (*Voir aussi* Arriérés de contributions)
barèmes 2002-2003-2004 : A33-26 (X-6)
barèmes 2005-2006-2007 : A35-24 (X-8)
confirmation et fixation des contributions : A35-23 (X-10)
paiement, retards : A26-23 (X-6)
principes : A21-33 (X-4) ; A23-24 (X-5)
- Convention de Chicago, 1944
article 3 *bis*, addition : A25-1 (I-6) ; A25-2 (I-7) ; A27-1 (I-7)
article 45 — siège permanent : A8-4 (I-17) ; A8-5 (I-17)
article 48, alinéa a) — sessions extraordinaires de l'Assemblée :
A14-5 (I-15)
articles 48, alinéa a), 49, alinéa e), et 61 — sessions de
l'Assemblée : A8-1 (I-14)
article 50, alinéa a) — nombre des membres du Conseil :
A13-1 (I-9) ; A17A-1 (I-10) ; A21-2 (I-10) ; A28-1 (I-11) ;
A28-2 (I-12)
article 56 — Commission de navigation aérienne : A18-2 (I-12) ;
A22-4 (I-13) ; A27-2 (I-13)
article 83 *bis* — addition : A23-3 (I-5)
article 83 *bis* — transfert de certaines fonctions et obligations :
A23-2 (I-5)
- article 93 *bis* — membres de l'OACI : A1-3 (I-8)
disposition finale, amendement : A22-3 (I-3) ; A24-3 (I-3) ;
A31-29 (I-4) ; A32-3 (I-4)
politique d'amendement : A4-3 (I-1)
texte authentique, chinois : A32-2 (I-4)
texte authentique, russe : A22-2 (I-3)
textes authentiques, espagnol et français : A16-16 (I-2)
- Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux
fins de détection
article IV : application : A35-2 (VII-10)
- Conventions de droit aérien
Voir Droit aérien
- Coopération entre États contractants
sécurité de l'aviation civile : A25-3 (I-7)
- Coopération technique
activités de financement : A27-18 (VI-5)
activités et politique : A26-16 (VI-1) ; A35-21 (VI-5)
bourses d'études et de perfectionnement : A24-17 (VI-6)
centres d'enseignement : A16-7, § 4 et 5 (VI-8) ;
A26-16, § 5 et 13 (VI-1)
experts : A26-16, § 21 et 22 (VI-3)
mesures proposées aux États : A26-16, § 10 à 20 (VI-2)
mise en application des SARP, PANS et plans régionaux :
A35-14, Appendice D (II-4) ; A35-14, Appendice M (II-9)
personnel de contrepartie : A26-16, § 18 (VI-3)
politique : A26-16, § 1 à 9 (VI-1) ; A35-20 (VI-3)
- Corps commun d'inspection : A22-7 (I-30)
- Cuba
aéronef civil cubain, sabotage et destruction : A22-5 (I-25)
- Développement économique : A26-16, 1^{er} et 3^e *Considérents* (VI-1)
- Détournement
Voir Intervention illicite
- Différences (SARP et PANS) : A35-14, Appendice D (II-4)
- Différends, règlement : A1-23 (I-16)
- Documentation
envoi : A3-5 (IX-4) ; A35-14, Appendice B (II-3) ; A35-14,
Appendice L (II-8)
publication et distribution : A24-21 (IX-3)
- Droit aérien
conventions : A31-15, Appendice B (V-1)
enseignement : A31-15, Appendice D (V-2)
- Droit de traités
Convention de Vienne de 1986 : confirmation : A33-5 (I-23)
- Droit de vote, suspension : A35-26 (X-14)
- Droits commerciaux
Voir Accords et arrangements
- Économie des transporteurs aériens : A25-18, Appendice G
(III-9)
- Emblème et sceau de l'OACI : A31-1 (I-21)

- Émissions des moteurs d'aviation : A35-5, Appendice I (I-41)
- Encombrement des aéroports et de l'espace aérien : A27-11 (II-21)
- Enseignement
aéronautique : A16-7 (VI-8) ; A24-17 (VI-6) ; A27-20 (VI-7) ; A35-14, Appendice H (II-6)
centres et établissements : A16-7, § 4 et 5 (VI-8) ; A26-16, § 5 et 13 (VI-1)
coordination (assistance technique) : A26-16, § 6 (VI-2)
matériel : A16-7 (VI-8) ; A27-20 (VI-7)
- Environnement
espèces exotiques envahissantes, prévention : A25-19 (I-43)
généralités : A35-5, Appendice A (I-33)
politique et pratiques de l'OACI : A35-5 (I-32)
- Équipages de conduite, brevets d'aptitude et licences : A35-14, Appendice G (II-6)
- Espace extra-atmosphérique : A29-11 (I-31)
- États contractants
coopération : enquêtes sur les accidents d'aviation : A35-14, Appendice V (II-14)
coopération : remise en activité des aéroports : A22-11 (VI-7)
coopération : sécurité de l'aviation civile : A25-3 (I-7)
emploi du personnel au sol : A35-14, Appendice S (II-13)
mesures relatives à l'assistance technique : A26-16, § 10 à 20 (VI-2)
participation aux travaux techniques : A35-14, Appendice T (II-13)
règlement des obligations financières — Voir Arriérés de contributions
relations avec l'OACI : A1-14 (I-21) ; A1-15 (I-23) ; A2-26 (I-22) ; A2-27 (I-22)
- États financiers, PNUD : A35-30 (X-17)
- Experts
assistance technique : A26-16, § 21 et 22 (VI-3)
bureaux régionaux : A35-14, Appendice U (II-14)
- Facilitation : A35-18, Appendice D (III-6)
- Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) : A35-8 (I-55)
- Fédération de Russie
Actes de terrorisme et de destruction d'aéronefs civils ayant causé la mort de 90 personnes : A35-21 (I-27)
- Financement collectif : A1-65 (IV-1) ; A14-37 (IV-3) ; A16-10 (IV-4)
- Fonds d'affectation spéciale : A26-16, § 15 (VI-2)
- Fonds de roulement : A35-28 (X-13)
- Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC) : A33-24 (X-18) ; A35-32 (X-19)
- Formation
Voir Enseignement
- GNSS
Voir Communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)
- Groupes d'experts : A35-14, Appendice C (II-4)
- Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale : A29-3 (I-46)
- Impacts sans perte de contrôle (CFIT)
programme de prévention : mise en application : A31-9 (I-56)
- Imposition : A35-18, Appendice E (III-8)
- Information du public, politique : A1-15 (I-24)
- Installations et services de navigation aérienne
financement collectif : A1-65 (IV-1)
justification économique : A16-10 (IV-4)
mise en œuvre : A22-19 (II-16) ; A35-14, Appendice M (II-9)
plans régionaux et SUPPS : A35-14, Appendice K (II-8)
recherches et sauvetage : A35-14, Appendice O (II-10)
SARP et PANS : A35-14, Appendice A (II-2)
- Instruments internationaux, OACI
ratification, situation : A31-15, Appendice C (V-1)
- Intervention illicite
actes d'intervention illicite ; politique de l'OACI, exposé récapitulatif : A35-9 (VII-3)
action du Conseil : A35-9, Appendice G (VII-7)
coopération internationale et régionale A35-9, Appendice H (VII-8)
déclarations de l'Assemblée : A17-1 (VII-2)
destruction d'aéronefs civils en vol : A27-9 (VII-9) ; A33-1 (VII-1) ; A35-1 (I-27)
instruments juridiques internationaux : A35-9, Appendice B (VII-4)
menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS) : A35-11 (VIII-9)
mesures à prendre par les États : A35-9, Appendice D (VII-5)
mesures techniques de sûreté : A35-9, Appendice C (VII-4) ; A35-9, Appendice F (VII-7)
politique générale : A35-9, Appendice A (VII-3)
usage indu d'aéronefs : déclaration : A33-1 (VII-1)
- Invasion iraquienne du Koweït
conséquences aéronautiques : A28-7 (I-26)
- Israël : A19-1 (I-24) ; A20-1 (I-24)
- Jérusalem, aéroport : A21-7 (I-25) ; A23-5 (I-25)
- Journée internationale de la paix : A24-1 (I-46)
- Laissez-passer : A2-25 (I-29)
- Langues
arabe, élargissement des services à l'OACI : Décision A26 (IX-2) ; A29-21 (IX-2)
emploi limité : Décision A21 (IX-2)
utilisation aux sessions de l'Assemblée : Décision A23 (IX-2)
chinois, introduction : Décision A22 (IX-2)
renforcement de l'emploi de la langue chinoise à l'OACI : A31-16 (IX-2)
emploi à la Commission de navigation aérienne : A22-29 (IX-1)
services linguistiques : A22-30 (IX-1) ; A31-17 (IX-1)
- Liban
aéronef civil libanais détourné et capturé : A20-1 (I-24)

- Libye
aéronef civil libyen abattu : A19-1 (I-24)
- Licences, équipages de conduite : A21-24 (II-23) ; A35-14, Appendice G (II-6)
- Maladies transmissibles : protection et prévention : passagers et équipages : A35-12 (I-44)
- Manuels techniques : A35-14, Appendice E (II-5)
- Mise en œuvre des plans régionaux : A22-19 (II-16)
- Nations Unies
accord avec l'OACI : A1-2 (I-28)
dixième anniversaire : A9-16 (I-29)
ECOSOC, Résolution 906 sur l'enseignement et la formation : A26-16, § 6 (VI-2)
laissez-passer : A2-25 (I-29)
relations avec l'OACI : A2-24 (I-28)
- Nations Unies et institutions spécialisées
Corps commun d'inspection : A22-7 (I-30)
- Navigabilité
certificats : A33-11 (I-47) ; A35-14, Appendice G (II-6)
- Navigation aérienne
installations et services — voir Installations et services de navigation aérienne
politique permanente : A15-9 (II-1) ; A35-14 (II-1)
- Normes
définition : A35-14, Appendice A (II-2)
élaboration : A35-14, Appendice A (II-2)
mise en application : A35-14, Appendice D (II-4)
- OACI
amélioration de l'efficacité : A31-2 (I-18) ; A32-1 (I-19) ; A33-3 (I-21)
célébration du 50^e anniversaire (1994) : A29-1 (I-1)
emblème et sceau : A31-1 (I-21)
membres : A1-3 (I-8) ; A1-9 (I-9) ;
politique permanente dans le domaine juridique : A31-15 (V-1)
politique permanente dans le domaine juridique :
politique générale : A31-15, Appendice A (V-1)
siège permanent : A8-4 (I-17) ; A8-5 (I-17)
- Organisation de libération de la Palestine (OLP)
participation aux travaux de l'OACI en qualité d'observateur : A22-6 (I-31)
- Organisation des Nations Unies
voir Nations Unies
- Organisations internationales
Nations Unies
voir Nations Unies
relations avec l'OACI : A1-10 (I-27) ; A1-11 (I-28) ; A5-3 (I-17)
- Organismes d'exploitation
installations et services au sol : A16-10, § 2 (IV-4)
- Organismes régionaux de l'aviation civile
relation avec l'OACI : A27-17 (I-30)
- Paix et sécurité : A5-5 (I-29)
- Palestine
voir Organisation de libération de la Palestine (OLP)
- Passagers indisciplinés ou perturbateurs
infractions : législation nationale : A33-4 (V-4)
- Personnel au sol, conditions d'emploi : A35-14, Appendice S (II-13)
- Plan d'action pour la sûreté de l'aviation
contributions financières : A35-10 (VII-8)
- Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : A33-16 (II-18)
- Plans régionaux
contributions volontaires, matériel et fonds : A16-7, § 6 (VI-8)
élaboration : A35-14, Appendice K (II-8)
financement : A16-10 (IV-4)
mise en œuvre : A22-19 (II-16) ; A35-14, Appendice M (II-9)
- Poste aérienne : A35-18, Appendice H (III-10)
- Pratiques recommandées
définition : A35-14, Appendice A (II-2)
élaboration : A35-14, Appendice A (II-2) ; A35-5, Appendice B (I-34)
mise en application : A35-14, Appendice D (II-4)
- Prévisions et planification économique : A35-18, Appendice C (III-5)
- Privilèges et immunités : A2-26 (I-22) ; A2-27 (I-22) ; A26-3 (I-23)
- Procédures complémentaires régionales (SUPPS)
élaboration : A35-14, Appendice K (II-8)
mise en application : A35-14, Appendice M (II-9)
- Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)
élaboration : A35-14, Appendice A (II-2) ; A35-5, Appendice B (I-34)
mise en application : A35-14, Appendice D (II-4)
- Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) : A26-16 (VI-1) ; A35-30 (X-17)
- Programme des travaux
navigation aérienne : A24-8 (II-17)
- Publications : A1-54 (IX-3)
- Radionavigation
voir Aides à la navigation
- Rapports de vérification des comptes : A35-29 (X-16)
- Recherches et développement, coordination : A35-14, Appendice I (II-7)
- Recherches et sauvetage, services : A35-14, Appendice O (II-10)
- Réglementation économique : A35-18, Appendice A (III-2)

- Règlement financier : A12-35 (X-1) ; A14-54 (X-1) ; A14-55 (X-1) ; A18-27 (X-1) ; A21-35 (X-1) ; A24-29 (X-1) ; A32-29 (X-1) ; A33-29 (X-1) ; A35-25 (X-4)
- Réunions
documentation : A3-5 (IX-4) ; A35-14, Appendice B (II-3) ; A35-14, Appendice L (II-8)
institutions spécialisées, invitation des mouvements de libération : Décision A21 (I-31)
navigation aérienne : A35-14, Appendice B (II-3) ; A35-14, Appendice C (II-4) ; A35-14, Appendice L (II-8)
non officielles : A22-19, alinéa c) (II-17)
OACI, participation de l'OLP en qualité d'observateur : A22-6 (I-31)
préparation et conduite : A11-16 (I-21)
- Routes aériennes
routes transpolaires, utilisation de : A33-13 (II-16)
- Secrétariat
contrats à court terme : A14-6, § 2 (VIII-2)
détachement de personnel : A1-51, § 3 (VIII-1)
experts d'assistance technique : A26-16, § 17, 21 et 22 (VI-3)
nominations et avancement : A1-8 (VIII-3)
politique de recrutement : A14-6, § 2 et 3 (VIII-2)
politique générale : A1-51 (VIII-1)
privilèges et immunités : A2-27 (I-22)
répartition géographique : A4-31 (VIII-1) ; A14-6 (VIII-2) ; A24-20 (VIII-2)
technique : A35-14, Appendice U (II-14)
- Sécurité (*Voir aussi* Supervision de la sécurité)
collecte et traitements de données : A35-17 (II-19)
facteurs humains : A35-14, Appendice W (II-15)
- Sécurité de la navigation : A32-6 (I-26)
- Services linguistiques
Voir Langues
- Siège permanent : A8-4 (I-17) ; A8-5 (I-17)
- Spectre des fréquences radioélectriques
politique de l'OACI : A32-13 (I-58)
- Statistiques : A35-18, Appendice B (III-5)
- Stupéfiants
lutte contre le transport illicite par voie aérienne ; rôle de l'OACI : A27-12 (I-43)
programme de dépistage : A33-12 (II-24)
- Supervision de la sécurité
amélioration : A29-13 (I-50)
programme d'audits, établissement : A32-11 (I-50) ; A33-9 (I-52) ; A35-6 (I-51) ; A35-7 (I-54)
- Sûreté, spécifications et mesures
Voir aussi Intervention illicite
programme universel OACI d'audits de sûreté : A35-9, Appendice E (VII-6)
- Systèmes
coordination : A35-14, Appendice I (II-7) ; A35-14, Appendice J (II-7)
planification coordonnée : A23-14 (II-20)
- Systèmes antiaériens portables (MANPADS)
menace posée à l'aviation par les MANPADS : A35-11 (VII-9)
- Systèmes d'enregistrement embarqués
spécifications : A35-16 (II-19)
- Tabac, usage du : restriction sur les vols internationaux de passagers : A29-15 (I-44)
- Télécommunications : A35-14, Appendice R (II-12)
- Trafic aérien (*Voir aussi* Circulation aérienne)
coordination civile et militaire : A35-14, Appendice P (II-11)
services, délimitation des espaces aériens : A35-14, Appendice N (II-10)
services, prestation : A35-14, Appendice X (II-15)
- Trait drépanocytaire : A21-24 (II-23)
- Transport aérien
exposé récapitulatif : politique de l'OACI : A35-18 (III-1)
services : A27-13 (I-46)
- Travaux techniques
participation des États : A35-14, Appendice T (II-13)
- Unités de mesure : A35-14, Appendice F (II-5)
- Utilisation des terrains
planification et gestion : A35-5, Appendice F (I-38)
- Vérification des comptes
Voir Rapports de vérification des comptes
- Vols humanitaires : A29-14 (I-59)

APPENDICE E

Index des résolutions en vigueur* (dans l'ordre numérique)

<u>Résolution</u>	<u>Page</u>	<u>Résolution</u>	<u>Page</u>	<u>Résolution</u>	<u>Page</u>
A1-2	I-28	A13-1	I-9	A22-19	II-16
A1-3	I-8	A14-5	I-15	A22-29	IX-1
A1-8	VIII-3	A14-6	VIII-2	A22-30	IX-1
A1-9	I-9	A14-37	IV-3	A23-1	A-5
A1-10	I-27	A15-9	II-1	A23-2	I-5
A1-11	I-28	A16-1	A-1	A23-3	I-5
A1-14	I-21	A16-7	VI-8	A23-5	I-25
A1-15	I-23	A16-10	IV-4	A23-13	II-22
A1-23	I-16	A16-13	I-16	A23-14	II-20
A1-51	VIII-1	A16-16	I-2	A23-24	X-5
A1-54	IX-3	A17-1	VII-2	A24-1	I-46
A1-65	IV-1	A17A-1	I-10	A24-3	I-3
A2-24	I-28	A18-1	A-2	A24-5	I-25
A2-25	I-29	A18-2	I-12	A24-6	A-6
A2-26	I-22	A19-1	I-24	A24-8	II-17
A2-27	I-22	A20-1	I-24	A24-17	VI-6
A3-5	IX-4	A21-1	A-3	A24-20	VIII-2
A3-9	VIII-3	A21-2	I-10	A24-21	IX-3
A4-1	I-12	A21-7	I-25	A25-1	I-6
A4-3	I-1	A21-12	I-31	A25-2	I-7
A4-31	VIII-1	A21-24	II-23	A25-3	I-7
A5-3	I-17	A21-33	X-4	A26-3	I-23
A5-5	I-29	A22-1	A-4	A26-6	A-7
A5-10	X-17	A22-2	I-3	A26-16	VI-1
A7-5	I-14	A22-3	I-3	A26-23	X-6
A8-1	I-14	A22-4	I-13	A27-1	I-7
A8-4	I-17	A22-5	I-25	A27-2	I-13
A8-5	I-17	A22-6	I-31	A27-6	A-8
A9-16	I-29	A22-7	I-30	A27-9	VII-9
A11-16	I-21	A22-11	VI-7	A27-11	II-21

*Note.— En ce qui concerne les résolutions qui ne sont plus en vigueur, voir la Résolution A16-1 (pour les résolutions adoptées jusqu'à la 15^e session de l'Assemblée) et les Résolutions A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4, A33-6 et A35-4 ainsi que l'Appendice A du présent document.

En plus des résolutions énumérées dans cet Index, il y a neuf autres résolutions qui sont aussi en vigueur mais dont le texte n'a pas été reproduit dans ce document pour les raisons suivantes :

— A6-12, A12-4 et A14-1 : ces résolutions déterminent le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée. Le texte en vigueur de ce Règlement figure dans le Doc 7600.

— A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35 et A24-29 : ces résolutions déterminent le Règlement financier. Le texte en vigueur de ce Règlement figure dans le Doc 7515.

<i>Résolution</i>	<i>Page</i>	<i>Résolution</i>	<i>Page</i>	<i>Résolution</i>	<i>Page</i>
A27-12	I-43	A32-4	A-10	A35-4	A-12
A27-13	I-46	A32-6	I-26	A35-5	I-32
A27-17	I-30	A32-7	I-59	A35-6	I-51
A27-18	VI-5	A32-11	I-50	A35-7	I-54
A27-20	VI-7	A32-12	I-49	A35-8	I-55
A28-1	I-11	A32-13	I-58	A35-9	VII-3
A28-2	I-12	A32-16	II-24	A35-10	VII-8
A28-7	I-26	A32-19	V-2	A35-11	VII-9
A29-1	I-1	A32-20	V-3	A35-12	I-44
A29-3	I-46	A32-29	X-1	A35-13	I-45
A29-4	A-8	A33-1	VII-1	A35-14	II-1
A29-11	I-31	A33-3	I-21	A35-15	I-48
A29-13	I-50	A33-4	V-4	A35-16	II-19
A29-14	I-59	A33-5	I-23	A35-17	II-19
A29-15	I-44	A33-6	A-11	A35-18	III-1
A29-16	II-23	A33-9	I-52	A35-19	I-43
A29-19	I-8	A33-11	I-47	A35-20	VI-3
A29-21	IX-2	A33-12	II-24	A35-21	VI-4
A31-1	I-21	A33-13	II-16	A35-22	X-12
A31-2	I-18	A33-16	II-18	A35-23	X-10
A31-3	A-9	A33-17	I-57	A35-24	X-8
A31-9	I-56	A33-20	V-5	A35-25	X-4
A31-10	I-57	A33-23	X-10	A35-26	X-14
A31-15	V-1	A33-24	X-18	A35-27	X-15
A31-16	IX-2	A33-26	X-6	A35-28	X-13
A31-17	IX-1	A33-29	X-2	A35-29	X-16
A31-29	I-4	A34-1	X-16	A35-30	X-17
A32-1	I-19	A35-1	I-27	A35-31	X-18
A32-2	I-4	A35-2	VII-10	A35-32	X-19
A32-3	I-4	A35-3	V-6		

© OACI 2005
4/05, F/P1/300

N° de commande 9848
Imprimé à l'OACI

