

Doc 9902



# Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 28 septembre 2007)

---

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 36<sup>e</sup> session (septembre 2007).

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) :

- des réserves consignées par certaines délégations au sujet des résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OACI (à partir de la 36<sup>e</sup> session) (Appendice A) ;
- une liste des résolutions ou parties de résolution déclarées ne plus être en vigueur (Appendice B) ;
- une liste des résolutions résultant des intégrations, avec indication de leur origine (Appendice C) ;
- une liste des résolutions qui ont été intégrées, avec indication de la résolution résultante (Appendice D) ;
- un index par sujet des résolutions en vigueur (Appendice E) ;
- un index des résolutions en vigueur (Appendice F).

C'est à la 19<sup>e</sup> 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 B.

C'est à sa 24<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> session et à ses sessions postérieures.

C'est à sa 33<sup>e</sup> session que, pour la première fois, l'Assemblée a adopté ses résolutions dans leur version chinoise. Il existe donc un texte chinois authentique de toutes les résolutions qu'elle a adoptées à sa 33<sup>e</sup> session et à ses sessions postérieures.



## PRÉSENTATION GRAPHIQUE DU DOC 9902 — RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE EN VIGUEUR

1. La présentation graphique actuelle de l'édition récapitulative des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* a été conçue en 1987, après la 26<sup>e</sup> session qui a eu lieu en automne de 1986. Cette présentation graphique est fondée sur des documents similaires de résolutions des Nations Unies en vigueur.

2. Peu après chaque session ordinaire de l'Assemblée, un document provisoire contenant toutes les nouvelles résolutions adoptées par cette session est distribué au sein de l'Organisation comme outil de travail, en attendant la préparation de l'édition récapitulative.

3. La mise à jour triennale du document des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* est une opération de gestion interne, qui incorpore le texte complet de chaque nouvelle résolution dans la section jugée la plus appropriée, ainsi que des renvois (numéro et titre uniquement) dans toute autre section où la résolution peut avoir une certaine pertinence.

4. Par exemple, ceux qui s'intéressent aux politiques de l'OACI en matière de recrutement et de déploiement du personnel, chercheront à l'endroit évident, c'est-à-dire dans la Partie VIII (Organisation et personnel), dans la section intitulée « Recrutement et déploiement ». Dans cette section, on trouvera le texte complet de quatre résolutions (A4-31 : Représentation géographique des États contractants au sein du Secrétariat ; A14-6 : Application du principe d'une répartition géographique équitable dans le personnel du Secrétariat et des bureaux régionaux de l'OACI ; A24-20 : Respect et application du principe d'une représentation géographique équitable aux postes du Secrétariat de l'OACI ; et A36-27 : Égalité des sexes).

5. Dans la même section intitulée « Recrutement et déploiement », il y a deux renvois à des résolutions qui traitent essentiellement d'autres questions mais qui touchent également aux politiques de recrutement et de déploiement de l'OACI :

- La Résolution A36-13 est l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne. Cette résolution est reproduite entièrement dans la Partie II (Navigation aérienne), mais un renvoi est fait dans la section sur le recrutement et le déploiement à son Appendice T, qui traite du Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux.
- La section intitulée « Recrutement et déploiement » contient également un renvoi à la Résolution A1-51, qui est reproduite entièrement dans la même Partie VIII, dans la section intitulée « Politique générale relative au personnel ». Le troisième paragraphe du dispositif de cette résolution traite du détachement et intéresserait ceux qui font des recherches sur la politique de recrutement et de déploiement de l'OACI.

6. Dans la même Partie VIII, il y a quelques renvois, dans la section intitulée « Questions d'organisation », à certaines résolutions qui traitent de l'efficacité et de l'efficacités de l'Organisation. Comme ces résolutions touchent à la politique générale de l'OACI, il convient d'en reproduire le texte dans la Partie I (Questions constitutionnelles et de politique générale). Des renvois ont été ajoutés à la Partie VIII, car il est possible que les intéressés les recherchent à cet endroit.

7. La **Préface** au Doc 9902 aide à expliquer l'objectif des six **appendices**.

8. L'**Appendice A**, introduit pour la première fois suite à la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée, concerne les réserves consignées par certaines délégations au sujet des résolutions adoptées par l'Assemblée.

9. Les **Appendices B, C et D** sont un outil utile quand on cherche à savoir le « sort » d'une résolution qui n'est plus en vigueur.

10. Les résolutions peuvent être déclarées comme n'étant plus en vigueur de **trois façons** :

**Première façon** : Tous les trois ans, durant les préparatifs d'une session ordinaire de l'Assemblée, une note de travail intitulée « Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur » est préparée. Cette note contient toutes les résolutions qui, durant les trois années suivant la dernière session de l'Assemblée, sont devenues caduques, généralement parce que les mesures préconisées ont été prises. Depuis la seizième session, l'Assemblée adopte une résolution générale intitulée « Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur » pour régler ce genre de résolutions. C'est ce qui est indiqué aux pages B-1 à B-20 de l'Appendice B.

**Deuxième façon** : L'Assemblée adopte souvent des résolutions qui remplacent ou récapitulent des résolutions antérieures sur le même sujet. Ces résolutions antérieures ne sont plus en vigueur dès le moment où la Plénière adopte les résolutions qui les remplacent. C'est le processus décrit aux pages B-21 à B-36 de l'Appendice B.

Par conséquent, si une résolution traitant d'un sujet inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée (comme par exemple, la résolution intitulée « Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne ») doit être remplacée par une résolution plus à jour sur le même sujet, elle le sera selon la deuxième méthode. Par contre, dans le cas d'une résolution qui n'est plus en vigueur mais qui ne sera pas remplacée par une autre résolution sur le même sujet, ce sera la première méthode qui sera appliquée.

La **troisième façon** de déclarer une résolution comme n'étant plus en vigueur est par regroupement. Les **Appendices C et D** décrivent le traitement des résolutions qui ne sont plus en vigueur parce qu'elles ont été regroupées. L'**Appendice C** analyse la question dans la perspective de la nouvelle résolution récapitulative, tandis que l'**Appendice D** examine la question dans la perspective des résolutions antérieures qui ne sont plus en vigueur parce qu'elles ont été regroupées.

Les **Appendices E et F** contiennent les index des résolutions en vigueur. L'**Appendice E** analyse la question dans la perspective des sujets traités par les diverses résolutions. Il est utile pour ceux qui s'intéressent à un certain sujet mais qui ignorent dans quelles résolutions ce sujet est traité. L'**Appendice F** est simplement un index qui indique l'emplacement de chaque résolution en vigueur dans le document.

---

# TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<b>Partie I. Questions constitutionnelles et de politique générale .....</b>	<b>I-1</b>
La Convention relative à l'aviation civile internationale .....	I-1
Membres de l'OACI.....	I-14
L'Organisation et ses organes .....	I-15
Règlement intérieur permanent de l'Assemblée.....	I-26
Relations avec les États contractants .....	I-36
Relations avec des organisations internationales et d'autres organismes.....	I-46
Politique générale relative à des programmes spéciaux.....	I-53
<b>Partie II. Navigation aérienne .....</b>	<b>II-1</b>
Commission de navigation aérienne, ses organes subsidiaires, réunions techniques et participation des États.....	II-1
Secrétariat technique .....	II-2
Politique permanente et règles pratiques relevant du domaine de la navigation aérienne.....	II-2
Annexes, PANS et manuels.....	II-26
Plans régionaux .....	II-27
Mise en œuvre .....	II-27
Programmes spéciaux.....	II-30
Navigabilité et exploitation des aéronefs.....	II-40
Licences du personnel et enseignement.....	II-41
Enquêtes sur les accidents d'aviation .....	II-47
Unités de mesure .....	II-48
Installations, services et personnel au sol.....	II-48
Mesures techniques contre les actes d'intervention illicite .....	II-49
<b>Partie III. Transport aérien .....</b>	<b>III-1</b>
Politique permanente du transport aérien .....	III-1
<b>Partie IV. Financement collectif .....</b>	<b>IV-1</b>
<b>Partie V. Questions juridiques .....</b>	<b>V-1</b>
<b>Partie VI. Coopération technique .....</b>	<b>VI-1</b>
<b>Partie VII. Intervention illicite .....</b>	<b>VII-1</b>
Questions générales .....	VII-1
Politique permanente relative à l'intervention illicite .....	VII-4
Autres questions relatives à l'intervention illicite .....	VII-15
<b>Partie VIII. Organisation et personnel.....</b>	<b>VIII-1</b>
Questions d'organisation.....	VIII-1
Politique générale relative au personnel .....	VIII-1
Recrutement et déploiement.....	VIII-3
Nominations et avancement.....	VIII-6
Sujets divers.....	VIII-7

	<i>Page</i>
<b>Partie IX. Services linguistiques et administratifs.....</b>	<b>IX-1</b>
Services linguistiques.....	IX-1
Services administratifs .....	IX-5
<b>Partie X. Questions financières.....</b>	<b>X-1</b>
Règlement financier .....	X-1
Contributions.....	X-2
Budgets.....	X-15
Fonds de roulement .....	X-18
Arriérés de contributions .....	X-20
Comptes et rapports de vérification.....	X-24
Sujets divers.....	X-27
<b>Appendice A .....</b>	<b>A-1</b>
Réserves aux résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OACI	
<b>Appendice B .....</b>	<b>B-1</b>
Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur .....	B-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, A35-4 et A36-16) déclarées ne plus être en vigueur après la 16 <sup>e</sup> session de l'Assemblée .....	B-21
<b>Appendice C .....</b>	<b>C-1</b>
Liste des résolutions résultant des intégrations, avec indication de leur origine	
<b>Appendice D .....</b>	<b>D-1</b>
Liste des résolutions qui ont été intégrées, avec indication de la résolution résultante	
<b>Appendice E .....</b>	<b>E-1</b>
Index par sujet des résolutions en vigueur	
<b>Appendice F.....</b>	<b>F-1</b>
Index des résolutions en vigueur	



# PARTIE I. QUESTIONS CONSTITUTIONNELLES ET DE POLITIQUE GÉNÉRALE

## LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

<b>A29-1 : Célébration du 50<sup>e</sup> anniversaire de l'OACI (1994)</b>
--

L'Assemblée,

Considérant que le 7 décembre 1994 marquera le 50<sup>e</sup> 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.

<b>A4-3 : Politique et programme en matière d'amendement de la Convention</b>
---

L'Assemblée,

*Considérant* qu'elle a, lors de sa 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

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

L'Assemblée, réunie en sa 25<sup>e</sup> 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

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

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

L'Assemblée,

*Considérant* qu'à sa 25<sup>e</sup> 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.

<b>A29-19 : Aspects juridiques des communications air-sol à l'échelle mondiale</b>
--

L'Assemblée,

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

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

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

*Décide* :

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

## ANNEXE

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

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

### MEMBRES DE L'OACI

<b>A1-3 : Amendement à la Convention (article 93 bis)</b>
---

*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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 consacra 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<sup>e</sup> 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 » ;

---

\* Maintenant Règle 55.

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

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

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

<b>A22-4 : Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux</b>
---

*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<sup>e</sup> 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.

<b>A7-5 : Constitution révisée du Comité juridique</b>
--

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.

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

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

*S'étant réunie* à Rome, le 21 août 1962, en sa 14<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 21<sup>e</sup>, 22<sup>e</sup>, 25<sup>e</sup> et 36<sup>e</sup> sessions (voir rapports du Comité exécutif de chacune de ces sessions)

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

En conséquence, la première Assemblée décide :

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

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

L'Assemblée, réunie en sa 5<sup>e</sup> 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.

<b>A8-5 : Examen des propositions de transfert du siège permanent de l'Organisation</b>
---

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<sup>er</sup> 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), 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> septembre 1983,

*Souscrit* à ux 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.

---

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

**A21-7 : L'aéroport de Jérusalem**

L'Assemblée,

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

*Rappelant* que les articles 1<sup>er</sup>, 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> session, le 17 décembre 1975.

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

1. *Condamne* la violation de la souveraineté de l'espace aérien du Koweït et le pillage de l'aéroport international de Koweït par les forces armées 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 iraqien 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.

<b>A32-6 : Sécurité de la navigation</b>
--

*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.

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

**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.

<b>A1-2 : Approbation de l'Accord avec l'Organisation des Nations Unies</b>
---

*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<sup>e</sup> 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<sup>re</sup> 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.

<b>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</b>
--

L'Assemblée,

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

Rappelant :

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

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

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

Déclare :

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

1. *Décide* :

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

2. *Charge* le Conseil :

- a) de conclure avec chaque organisme régional de l'aviation civile des arrangements de travail appropriés qui tiennent compte des principes ci-dessus et assurent d'étroites relations de travail, notamment la

- coopération et la coordination, l'harmonisation des programmes de travail pour éviter toute répétition inutile des efforts et la participation à certaines réunions, comme convenu ;
- b) d'insérer dans ces arrangements de travail, chaque fois qu'il est possible de le faire et qu'il en a été ainsi convenu, une disposition prévoyant le partage des coûts des installations et services communs mis à la disposition des États membres ;
  - c) d'accueillir avec bienveillance les demandes d'assistance des organismes régionaux relatives aux questions de transport aérien d'intérêt régional ;
3. *Invite* chacun des organismes régionaux de l'aviation civile à envisager favorablement la possibilité d'inviter, conformément à son règlement intérieur, des États contractants de l'OACI qui ne comptent pas parmi ses membres à participer à ses réunions en qualité d'observateurs ;
4. *Déclare* que la présente résolution 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.

<b>A22-7 : Statut du Corps commun d'inspection</b>
--

*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.

<b>A21-12 : Commission de la fonction publique internationale</b>
---

*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<sup>er</sup> 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**

**A36-22 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement**

**A36-20, 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)*

**A36-25 : 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

<b>A29-11 : Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne</b>
--

*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<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 22<sup>e</sup> 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.

<b>A36-22 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement</b>
--

L'Assemblée,

*Considérant* que, par sa Résolution A35-5, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

*Considérant* que la Résolution A35-5 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

*Considérant* qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, notamment des nouveaux éléments indicatifs de l'OACI sur les mesures fondées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions provenant de l'aviation,

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

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

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

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

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

Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

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

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

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

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

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

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

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-5.

## APPENDICE A

### Généralités

L'Assemblée,

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

*Considérant* qu'un grand nombre des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

*Considérant* que tous les États contractants de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi à maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

*Considérant* que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

*Considérant* que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent être donc prises promptement pour garantir que cette croissance est compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



5. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences actuelles et futures du bruit et des émissions de moteurs d'aviation ainsi que sur la politique et les éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers ;
7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États contractants d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;
8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information scientifique nécessaire pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;
9. *Encourage* le Conseil à continuer de coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;
10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

## APPENDICE B

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

*Notant* la Résolution A35-14 (Appendice Q), qui appelle l'attention des constructeurs et des exploitants d'aéronefs sur le fait que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les 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, et les nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions d'oxydes d'azote, qui doivent être mises en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2008 ;
2. *Demande* au Conseil, avec l'aide et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales, de poursuivre énergiquement les travaux visant à élaborer des normes, pratiques recommandées et procédures et/ou des éléments indicatifs traitant de l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;
3. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil en mars 2007 d'objectifs technologiques à moyen et à long termes en ce qui concerne les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ;
4. *Demande* au Conseil d'établir avec l'assistance et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long termes concernant le bruit et la consommation de carburant, en plus de l'élaboration récente d'objectifs concernant les NO<sub>x</sub> ;
5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;
6. *Prie instamment* les États contractants des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
7. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;
8. *Prie instamment* les États contractants d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 2 du présent appendice ;
9. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec le GIEC dans ce domaine.

## APPENDICE C

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Considérant* que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des aéronefs plus silencieux devraient être préservées en tenant compte du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'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'empiètement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;
  - c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible ;
  - d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;
4. *Demande* aux États :
  - a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
  - b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;
  - c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;
5. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;
6. *Demande* au Conseil :
  - a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
  - b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
  - c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;
7. *Lance un appel* aux États pour qu'ils appuient comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## APPENDICE E

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

*Considérant* qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'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<sup>e</sup> Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, qui a récemment été mise à jour,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des 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 de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

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

*Considérant* que nombre de matières polluantes provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

*Considérant* que les incidences des émissions de NO<sub>x</sub> (oxydes d'azote), de particules de matière et autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

*Considérant* que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

*Considérant* que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

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

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

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

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

*Considérant* que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

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

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de particules de matière, d'oxydes d'azote et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organismes internationaux compétents, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;
2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
3. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les oxydes d'azote provenant des aéronefs ;
4. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
5. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;
6. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports et *demande* au Conseil de poursuivre activement cette activité en vue d'achever les orientations concernant la qualité de l'air aux aéroports en 2010 ;
7. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
8. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États contractants de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

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

## APPENDICE I

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été présenté à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

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

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

1. *Demande* au Conseil :

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

2. *Prie instamment* les États :

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

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

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

## APPENDICE J

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Demande au Conseil :*

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;

- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et son Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA).

## APPENDICE K

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI et ses États contractants reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

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

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

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

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

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

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

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

*Reconnaissant* que les normes de l'OACI et les objectifs concernant le NO<sub>x</sub>, bien que destinés à régler le problème de la qualité de l'air locale, aideront aussi à réduire l'incidence de l'aviation sur le climat,

1. *Demande* au Conseil de faciliter les mesures prises par les États en s'employant énergiquement à élaborer des options de politique visant à limiter ou à réduire les incidences des émissions des moteurs d'aviation sur

l'environnement, à formuler des propositions concrètes et à fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, portant sur des solutions techniques et des mesures fondées sur le marché, tout en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés ;

2. *Demande* au Conseil :

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

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

- des mesures volontaires (p. ex. compensation) ;
- une bonne diffusion des progrès technologiques concernant les aéronefs et l'équipement sol ;
- des mesures opérationnelles plus efficaces ;
- des améliorations de la gestion du trafic aérien ;
- des incitatifs économiques intéressants ;
- des mesures fondées sur le marché ;

2) la détermination de moyens permettant de mesurer les progrès ;

3) l'établissement d'éventuels objectifs ambitieux mondiaux sous forme de rendement en carburant pour l'aviation internationale ainsi que d'éventuelles options pour leur réalisation ;

4) un compte rendu des progrès issus des mesures prises par les États contractants et les parties prenantes ;

b) de convoquer la tenue, à une date appropriée, en tenant compte du fait que la quinzième réunion de la Conférence des Parties (COP15) de la CCNUCC se tiendra en décembre 2009, d'une réunion de haut niveau pour examiner le Programme d'action recommandé par le Groupe ;

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

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

5. *Demande* au Conseil de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les indications et les instructions nécessaires pour aider les États contractants dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec

d'autres États de la région, visant à limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;

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

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

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

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

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

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

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

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



- g) promouvoir l'utilisation de procédures et technologies nouvelles offrant un potentiel d'avantages environnementaux pour l'exploitation des aéronefs ;
12. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à promouvoir et à mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;
13. *Demande* au Conseil d'encourager les États et les parties prenantes à élaborer des modèles de régulation de débit et de gestion du trafic aérien qui optimisent les avantages pour l'environnement ;
14. *Demande* aux États :
- a) d'encourager la recherche et le développement nécessaires pour produire des conceptions de moteur et d'aéronef plus efficaces du point de vue de l'environnement ;
  - b) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces du point de vue du carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
  - c) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies fondées sur les satellites qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États ;
  - d) de promouvoir une coordination efficace entre leurs autorités s'occupant d'aviation pour concevoir des routes aériennes avantageuses du point de vue de l'environnement et des procédures opérationnelles améliorées pour l'aviation civile internationale ;
  - e) de réduire les barrières juridiques, de sécurité, économiques et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
  - f) de coopérer à la mise en place d'une capacité régionale de mesure et de contrôle afin de permettre l'évaluation des avantages environnementaux découlant des mesures ci-dessus ;
15. *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des dispositions pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale au moyen de mesures volontaires et à tenir l'OACI informée, et *demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir à jour les lignes directrices élaborées par l'OACI au sujet des mesures volontaires, y compris un accord volontaire type, et de mettre à la disposition de toutes les parties intéressées les expériences concernant ces mesures.

## APPENDICE L

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les mesures fondées sur le marché, y compris l'échange des droits d'émissions, sont des outils de politique visant à réaliser les objectifs environnementaux à un moindre coût et avec plus de souplesse que les mesures de réglementation traditionnelle,

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

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

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

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

*Considérant* que les politiques de l'OACI établissent une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce qu'« une redevance est conçue et prélevée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile ; une taxe est destinée à accroître les revenus de gouvernements nationaux ou locaux qui ne sont pas généralement appliqués à l'aviation civile en totalité ni sur une base spécifique de coûts »,

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Prélèvements liés aux émissions

1) *Affirme* que la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions reste valide ;

- 2) *Reconnaît* que les orientations existantes de l'OACI ne suffisent pas actuellement pour mettre en œuvre des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale, mais que l'introduction de ce type de redevances par accord mutuel entre les États membres d'une organisation d'intégration économique régionale, pour application aux exploitants des États en question, n'est pas exclue ;
  - 3) *Prie instamment* les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre ;
- b) Échanges de droits d'émissions
- 1) *Prie instamment* les États contractants de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres États contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre ces États ;
  - 2) *Demande* aux États de rendre compte des faits nouveaux survenus, des résultats et des expériences dans ce domaine ;
  - 3) *Demande* au Conseil :
    - a) de finaliser et de tenir à jour à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, et conformément à la présente Résolution et aux résolutions suivantes, les orientations élaborées par l'OACI pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC ;
    - b) de réaliser d'autres études, selon le cas, sur les divers aspects de la mise en œuvre des régimes d'échange de droits d'émissions et d'évaluer le rapport coût-efficacité de tout régime mis en place, en tenant compte des incidences sur l'aviation et sa croissance dans les économies en développement conformément aux principes énoncés ci-dessus ;
    - c) de réaliser une analyse économique de l'incidence financière de l'inclusion de l'aviation internationale dans des régimes d'échange de droits existants et d'entreprendre un examen des documents concernant l'analyse des coûts et des avantages des régimes d'échange de droits existants, en insistant en particulier sur la manière dont ils ont été mis en œuvre dans d'autres secteurs pour tirer quelques leçons pertinentes au profit du secteur aéronautique ;
- c) Compensations des émissions de carbone
- 1) *Demande* au Conseil d'examiner les possibilités offertes par les mécanismes de compensation des émissions de carbone comme moyen supplémentaire d'atténuer les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et l'évolution du climat ;
  - 2) *Demande* au Conseil de recueillir et de diffuser des renseignements sur les résultats des programmes de compensation des émissions de carbone mis en place par les États et d'autres organisations en ce qui concerne les émissions de l'aviation ;
- d) Mécanisme de développement propre (MDP)
- 1) *Invite* les États contractants à examiner l'emploi du mécanisme de développement propre (MDP) en ce qui concerne l'aviation internationale.

**A36-15 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien****A36-14 : Utilisation des routes transpolaires****A36-21 : Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes**

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**A36-15 : 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<sup>er</sup> 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.

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

*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<sup>er</sup> 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.

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

L'Assemblée,

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

*Considérant* que la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée avait déclaré « que la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place des conditions permettant de préserver cette sécurité en temps utile et de façon économiquement avantageuse »,

*Considérant* que la révision du Règlement sanitaire international en 2005, qui renforce la sécurité de la santé publique des voyages et du transport et réduit les risques à la santé publique, a élargi la définition de la désinsectisation pour comprendre la lutte contre les insectes vecteurs ainsi que leur destruction,

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

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

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

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

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

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

**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<sup>e</sup> session, en invitant chaleureusement tous les peuples qui œuvrent pour l'aviation civile à avoir profondément et constamment conscience de la contribution que leur travail peut apporter à la coopération internationale et à la paix dans le monde.

**A29-3 : Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale**

L'Assemblée,

*Considérant* qu'en raison de son interdépendance, l'aviation civile internationale se trouve dans une situation privilégiée pour tirer parti des avantages qui découlent du concept de mondialisation, concept dont un élément important est l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI,

*Considérant* que l'aviation internationale comprend maintenant des mégatransporteurs, nationaux et internationaux, ainsi que diverses alliances de compagnies aériennes en vue d'une exploitation mondiale ; la propriété transnationale de compagnies aériennes ; et la fabrication multinationale de produits aéronautiques,

*Considérant* que les États sont convenus, par l'Accord sur le commerce des aéronefs civils du GATT, de faire en sorte que ni les exigences de certification des aéronefs civils ni les spécifications visant les procédures d'exploitation et d'entretien ne soient des barrières au commerce,

*Considérant* que l'harmonisation mondiale des règlements nationaux de l'aviation civile internationale est souhaitable pour permettre la mise en vigueur effective des obligations du GATT,

*Considérant* que les États interprètent et appliquent diversement les normes de sécurité de l'OACI, ce qui se traduit par des conditions d'exploitation différentes qui peuvent être coûteuses,

*Considérant* que, dans l'ensemble, seul un nombre relativement restreint d'États répondent aux demandes du Secrétariat de l'OACI les invitant à présenter leurs observations sur les normes proposées par l'OACI ou à signifier leur approbation, ce qui est à l'origine de décisions fondées sur un nombre relativement restreint de réponses, entraînant des conséquences qui ne favorisent pas l'harmonisation des règlements et qui ne sont pas dans le meilleur intérêt du développement sûr, efficace et ordonné de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que l'harmonisation mondiale des règlements pourrait faciliter la mise en application de l'article 83 *bis* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* permettant aux États de se transférer, au moyen d'accords, certaines fonctions intéressant la sécurité,

*Considérant* que certains États ont lancé des programmes bilatéraux et multilatéraux dans le but d'harmoniser les règlements nationaux, pour corriger les problèmes coûteux d'incompatibilité et pour faciliter une concurrence plus efficace dans l'aviation civile internationale,

1. *Prie instamment* les États et les groupes d'États qui ne l'ont pas déjà fait d'agir de façon concrète pour favoriser l'harmonisation mondiale des règlements nationaux relatifs à l'application des normes de l'OACI ;

2. *Prie instamment* les États d'utiliser, autant que possible, dans leurs règlements nationaux adoptant les normes de l'OACI, le même libellé que celui qui est utilisé dans les normes de l'OACI, et de rechercher l'harmonisation de leurs règlements nationaux avec ceux d'autres États en ce qui a trait à des normes plus strictes qu'ils auraient mises ou auraient l'intention de mettre en vigueur ;

3. *Prie instamment* tous les États de répondre aux demandes du Conseil de l'OACI les invitant à faire part de leurs observations sur les normes proposées par l'OACI et à signifier leur approbation ou désapprobation, afin d'éviter que des décisions ne soient prises sur la base d'un nombre limité de réponses ;

4. *Demande* au Conseil de l'OACI de poursuivre le renforcement des normes OACI et d'étudier la possibilité d'établir un mécanisme de suivi multilatéral.

**A33-11 : Code de conception mondial pour les aéronefs**

L'Assemblée,

*Considérant* que l'article 33 de la Convention exige que les États reconnaissent les certificats de navigabilité émis par les États d'immatriculation si les conditions qui en ont régi la délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies conformément à la Convention,

*Considérant* qu'en 1972, le Conseil de l'OACI est convenu que les normes internationales de navigabilité adoptées par le Conseil sont reconnues comme constituant le code international complet nécessaire pour donner effet aux droits et aux obligations qui découlent de l'article 33 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil de l'OACI est également convenu que des codes nationaux de navigabilité qui ont la portée et comportent les détails jugés indispensables par chaque État sont nécessaires pour servir de base à la certification par les différents États de la navigabilité de chaque aéronef,

*Reconnaissant* que le coût des certifications répétitives imposées aux constructeurs et aux exploitants d'aéronefs pour répondre aux besoins de nombreuses autorités aéronautiques nationales pourrait être abaissé de façon significative en évitant les doubles emplois,

*Reconnaissant* que les efforts conjoints de la Federal Aviation Administration des États-Unis et des Autorités conjointes de l'aviation d'Europe ont rassemblé bon nombre des grands États de conception dans un effort visant à établir un code de conception harmonisé mondialement et à étudier la faisabilité d'un processus harmonisé de certification des aéronefs,

1. *Approuve* les efforts visant à établir un code de conception harmonisé à l'échelon mondial et à étudier la faisabilité d'un processus harmonisé de certification des aéronefs ;
2. *Prie instamment* tous les États de conception et les autres États contractants de participer aux projets d'harmonisation internationaux dont la FAA et les JAA ont déjà pris l'initiative ;
3. *Prie instamment* le Secrétaire général d'assurer la participation de l'OACI aux projets d'harmonisation dans la mesure du possible ;
4. *Demande* au Secrétaire général de porter cette résolution à l'attention de tous les États contractants.

**A36-15 : 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<sup>e</sup> 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 interopérables et contribuent à un système ATM mondial sans discontinuité qui permette des adaptations pour répondre efficacement aux besoins régionaux et locaux,

*Constatant* qu'il faut que les États s'attaquent individuellement et collectivement à des questions économiques et institutionnelles, en particulier 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.

**A36-15 : 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 centrent 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.

<b>A29-13 : Amélioration de la supervision de la sécurité</b>
---

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.

**A36-15 : 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<sup>er</sup> 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.

<b>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)</b>
--

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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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.

<b>A36-2 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité</b>
--

L'Assemblée,

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

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

*Considérant* que, conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel nécessaire pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

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

*Considérant* que la Conférence DGCA/06 a formulé des recommandations visant à ce que le public puisse accéder aux informations appropriées des audits de supervision de la sécurité et à ce qu'un mécanisme supplémentaire soit établi pour résoudre rapidement les préoccupations de sécurité graves détectées par l'USOAP,

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

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

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

*Reconnaissant* que l'établissement de systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, notamment d'organismes régionaux de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur,

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

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

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

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

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

2. *Encourage* les États contractants à utiliser pleinement les informations sur la sécurité disponibles lorsqu'ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, notamment pendant les inspections prévues à l'article 16 de la Convention ;

3. *Rappelle* aux États contractants la nécessité d'une surveillance de toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

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

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

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

7. *Charge* le Conseil de promouvoir le concept de systèmes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité, notamment les organismes régionaux de supervision de la sécurité ;
8. *Prie instamment* les États contractants de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale et, dans la mesure du possible, de former des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les institutions financières pour renforcer la supervision de la sécurité afin d'accroître la sécurité du système d'aviation civile internationale et de mieux s'acquitter de leurs responsabilités ;
9. *Encourage* les États à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de construire leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des systèmes régionaux de supervision de la sécurité, y compris les organismes régionaux de supervision de la sécurité ;
10. *Encourage* les États contractants à promouvoir la sécurité aérienne comme élément fondamental des priorités de la planification et des activités socioéconomiques nationales ;
11. *Invite* les États contractants à faire appel aux services de l'OACI pour remédier aux carences en matière de sécurité ;
12. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures à mettre en place pour remédier aux carences en matière de sécurité à tirer parti de la possibilité de financement offerte par les institutions financières, notamment les banques de développement et les autres donateurs ;
13. *Demande* au Conseil de produire, de concert avec les banques de développement et les autres donateurs, un rapport annuel sur les carences mondiales de l'infrastructure aéronautique et des mécanismes de supervision et en particulier d'indiquer les carences qui doivent être traitées en priorité, afin d'aider les donateurs à déterminer des possibilités d'amélioration et de répartir l'assistance offerte par les États contractants ;
14. *Demande* au Secrétaire général de continuer à étudier les manières dont la détermination des mesures pourrait être entreprise aux niveaux national et régional pour appuyer les États dans l'établissement des moyens et des procédures de supervision de la sécurité de l'ATM ;
15. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'établir une tâche pour élaborer des orientations sur les niveaux optimaux de dotation en personnel nécessaire pour les fonctions liées à la sécurité au sein d'une autorité de l'aviation civile ;
16. *Charge* le Conseil de renforcer le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement (ISD) pour en préserver l'efficacité ;
17. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-7.

**A36-6 : Reconnaissance par les États des permis  
d'exploitation aérienne des exploitants étrangers  
et surveillance de leurs activités**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel nécessaire pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants s'acquittent de leurs obligations en mettant en

œuvre les normes et pratiques recommandées dans la mesure du possible et en assurant une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que l'article 37 de la Convention exige de chaque État contractant qu'il prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et les pratiques, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Rappelant* que la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences des autres États contractants est régie par l'article 33 de la Convention et les normes à ce sujet,

*Rappelant* que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe en définitive aux États contractants, qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale,

*Rappelant* la Résolution A35-7 de l'Assemblée, qui, entre autres, prie instamment les États contractants de mettre en commun les informations essentielles sur la sécurité et leur rappelle la nécessité d'une surveillance de toutes les opérations aériennes,

*Rappelant* que la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation, tenue en 2006, a demandé aux États de fonder la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences des autres États sur des considérations de sécurité uniquement et non en vue d'obtenir un avantage commercial et recommandé, entre autres :

- a) que l'OACI élabore des lignes directrices et des procédures pour aider les États à atteindre le plus haut degré d'uniformité possible dans la reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences et dans la surveillance de l'exploitation des aéronefs étrangers sur leur territoire ;
- b) que les États établissent des règles d'exploitation, conformes à la Convention et sans pratiques discriminatoires, qui régissent l'admission et la surveillance des exploitants étrangers à l'intérieur de leur territoire ;
- c) que les États insèrent, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause sur la sécurité fondée sur la clause type relative à la sécurité élaborée par l'OACI ;

*Considérant* que la Convention établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée et harmonieuse et que l'une des tâches de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

*Reconnaissant* que la non-harmonisation des conditions d'exploitation et des mesures d'admission concernant les exploitants aériens d'autres États pourrait avoir un effet défavorable sur la sécurité, l'efficacité et la régularité des activités de ces exploitants,

*Reconnaissant* que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux relatifs à la surveillance des exploitants aériens d'autres États pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile internationale dans le développement socioéconomique,

1. *Rappelle* aux États contractants la nécessité d'assurer la supervision de la sécurité de leurs exploitants dans le respect intégral des SARP applicables, de veiller à ce que les exploitants étrangers qui effectuent des vols dans leur territoire fassent l'objet d'une supervision adéquate de la part des États dont ils relèvent et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;



2. *Prie instamment* tous les États contractants de mettre en place des conditions et des procédures régissant l'autorisation et la surveillance des activités des exploitants certifiés par d'autres États contractants ainsi que de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants d'insérer, dans leurs accords bilatéraux de services aériens, une clause relative à la sécurité de l'aviation fondée sur la clause type jointe à la résolution adoptée par le Conseil le 13 juin 2001 ;
4. *Prie instamment* les États contractants de reconnaître la validité des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par les autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, si les conditions qui ont régi la délivrance des permis sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales applicables spécifiées dans l'Annexe 6, 1<sup>re</sup> Partie et 3<sup>e</sup> Partie, Section II ;
5. *Prie instamment* le Secrétaire général de continuer d'élaborer des lignes directrices et des procédures pour vérifier les conditions relatives à la reconnaissance de la validité des certificats, brevets et licences, en application de l'article 33 de la Convention et des normes pertinentes ;
6. *Prie instamment* les États contractants d'établir des règles d'exploitation régissant l'admission des exploitants aériens étrangers à l'intérieur de leur territoire, conformément à la Convention, de façon non discriminatoire et en harmonie avec les normes, lignes directrices et procédures de l'OACI, en tenant dûment compte de la nécessité de tenir au minimum les coûts et le fardeau pour les États contractants et les exploitants ;
7. *Prie instamment* les États contractants d'éviter d'appliquer unilatéralement des règlements d'exploitation et des mesures d'admission des exploitants d'autres États contractants qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné de l'aviation civile internationale.

**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**

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

L'Assemblée,

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

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

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

*Considérant* que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale ;

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

*Rappelant* qu'à sa 32<sup>e</sup> session ordinaire l'Assemblée a décidé que soit créé un programme universel d'audits de supervision de la sécurité portant sur la réalisation par l'OACI d'audits de supervision de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés ;

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

*Rappelant* que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe en définitive aux États contractants, qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité ;

*Reconnaissant* que l'établissement d'organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à la promotion de l'uniformité à un échelon supérieur,

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

1. *Exprime* son appréciation au Secrétaire général pour le succès continu de la mise en œuvre de l'approche systémique globale de l'USOAP ;
2. *Charge* le Conseil d'apporter les modifications appropriées à l'USOAP afin d'y incorporer l'analyse des facteurs de risque pour la sécurité, y compris les éléments d'orientation correspondants, et de les appliquer sur une base universelle, après l'achèvement du cycle actuel d'audits en 2010, pour évaluer de façon constante la conformité des États à leurs obligations de supervision et adapter la planification et la portée des audits en conséquence ;
3. *Charge* le Conseil d'examiner la possibilité, parmi les différentes options envisageables, d'adopter une nouvelle approche fondée sur le concept de surveillance continue, qui sera mise en œuvre dès la fin du cycle actuel d'audits en 2010. De la sorte, le Conseil maintiendra comme éléments essentiels les dispositions clés relatives à la sécurité contenues dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et l'Annexe 14 — *Aérodromes* ;
4. *Demande* au Conseil de lui présenter à sa prochaine session ordinaire un rapport sur le plan de mise en œuvre globale de cette nouvelle approche de la réalisation des audits, qui doit commencer après 2010.

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

*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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> session, satisfaite de l'étude du Conseil démontrant la nécessité d'une IFFAS, elle a entériné l'établissement de l'IFFAS,

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

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

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

2. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures nécessaires pour corriger les carences liées à la sécurité déterminées par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) comme élément du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), à tirer parti de l'assistance que l'IFFAS peut leur offrir à cet égard, soit sous forme de financement direct, soit en agissant comme facilitateur et catalyseur pour d'autres sources de financement, afin de veiller à ce que les normes de sécurité de l'aviation exigées soient respectées à l'échelle mondiale ;

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

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

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

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

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

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

**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.

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

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

**A36-10 : Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* qu'il est essentiel que les accidents et incidents d'aviation, où qu'ils se produisent, fassent l'objet d'une enquête prompte et complète, que les résultats en soient communiqués et que les leçons tirées des enquêtes, et notamment les recommandations de sécurité, soient promptement diffusées aux autres États contractants concernés et à l'OACI aux fins de la prévention,

*Considérant* qu'en eux-mêmes les efforts d'application des règlements ne suffisent pas à réduire le taux d'accidents,

*Notant* que des types d'accidents répétitifs continuent à se produire dans les opérations de transport aérien dans le monde entier,

*Reconnaissant* que le volume des opérations de transport aérien connaîtra vraisemblablement une forte croissance au cours des prochaines années,

*Reconnaissant* que la tendance relativement inchangée du taux d'accidents enregistrés depuis plusieurs années, combinée à l'augmentation attendue des opérations, pourrait entraîner une augmentation du nombre annuel d'accidents,

*Reconnaissant* qu'il existe de nombreux obstacles à une prévention efficace des accidents et que, en complément des efforts de réglementation et dans le but de réduire davantage le nombre d'accidents dans le monde et d'améliorer le taux d'accidents, il faut déceler et corriger plus efficacement les dangers pour l'aviation et les insuffisances des systèmes,

*Reconnaissant* que les systèmes ouverts d'enquête en matière de sécurité dépendent de principes d'emploi des renseignements à des fins non punitives et de garanties de confidentialité ;

*Reconnaissant* que plusieurs États ont mis en place des activités de prévention des accidents, sans sanction, en complément de leurs règlements de sécurité,

*Reconnaissant* que le partage des renseignements sur la sécurité provenant des systèmes d'enquête en matière de sécurité dépend du respect par tous les États des garanties d'emploi des renseignements à des fins non punitives et de confidentialité qui sous-tendent la fourniture de ces renseignements ;

1. *Demande* aux États contractants de réaffirmer leur engagement envers la sécurité de l'aviation civile ;
2. *Prie instamment* les États contractants de se conformer aux dispositions de l'Annexe 13 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* concernant l'ouverture rapide d'une enquête sur les accidents et incidents d'aviation, la communication des résultats et la diffusion des renseignements, notamment les recommandations de sécurité, aux autres États contractants concernés et à l'OACI, afin de rendre plus efficaces les efforts de prévention des accidents faits par les États et l'OACI ;
3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour renforcer les mesures de prévention des accidents, en particulier dans les domaines de la formation du personnel, de la rétro-information et de l'analyse de l'information, et de mettre en place des systèmes de comptes rendus volontaires, sans sanction, de façon à faire face aux nouveaux défis de la gestion de la sécurité des vols que posent la croissance et la complexité prévues de l'aviation civile ;
4. *Prie instamment* les États contractants de coopérer avec l'OACI et avec les autres États qui sont en mesure de le faire à l'élaboration et à l'application de mesures de prévention des accidents conçues pour intégrer les compétences et les ressources afin d'obtenir un haut niveau uniforme de sécurité dans toute l'aviation civile ;
5. *Prie instamment* tous les États qui reçoivent des renseignements sur la sécurité provenant du système d'enquête en matière de sécurité d'un autre État de respecter le système de confidentialité et les principes de divulgation selon lesquels cet État a fourni les renseignements ;
6. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A31-10.

<b>A36-8 : Non-divulgence de certains éléments sur les accidents et incidents</b>
---

L'Assemblée,

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

*Estimant* qu'il est indispensable de faire prendre conscience qu'il n'entre pas dans les buts d'une enquête sur un accident ou un incident d'attribuer un blâme ou une responsabilité,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable que tous les renseignements utiles soient mis à la disposition des enquêteurs pour faciliter la détermination des causes des accidents et incidents et permettre l'établissement de mesures préventives,

*Reconnaissant* que la prévention des accidents est indispensable au maintien de la confiance dans le transport aérien,

*Reconnaissant* que l'attention du public continuera de porter sur les mesures que les États prennent dans le cadre des enquêtes, y compris les appels pour accéder aux éléments sur les accidents et incidents,

*Reconnaissant* qu'il est indispensable de protéger certains éléments sur les accidents et incidents contre une utilisation inappropriée, afin d'assurer la mise à disposition continue de tous les renseignements utiles aux enquêteurs lors des enquêtes futures,

*Reconnaissant* que les mesures établies jusqu'ici pour protéger certains éléments sur les accidents et incidents ne sont peut-être pas suffisantes, et *notant* la publication par l'OACI d'orientations juridiques pour aider les États dans ce domaine,

1. *Prie instamment* les États contractants d'examiner et, au besoin, d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de protéger certains éléments sur les accidents et incidents, conformément au paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, de façon à limiter les obstacles aux enquêtes sur les accidents et incidents eu égard aux orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité, publiées par l'OACI dans le Supplément E de l'Annexe 13 ;
2. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à sa prochaine session ordinaire, un rapport d'avancement sur cette question ;
3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-17.

<b>A36-25 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques</b>
---

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 radio-communications (CMR) de l'UIT est le résultat de la coordination des besoins de l'aviation internationale en matière de spectre des fréquences radioélectriques,

*Reconnaissant* que le développement et la mise en œuvre des systèmes de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ainsi que la sécurité de l'aviation civile internationale pourraient être gravement compromis si les besoins de l'aviation en matière d'attribution du spectre des fréquences radioélectriques ne sont pas satisfaits et si la protection de ces attributions n'est pas réalisée,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire d'avoir l'appui des administrations membres de l'UIT pour s'assurer que la CMR accepte la position de l'OACI et que les besoins de l'aviation sont satisfaits,

*Considérant* la nécessité urgente d'accroître cet appui par suite de la demande croissante de fréquences et de la forte concurrence des services de télécommunications commerciaux,

*Considérant* l'augmentation des activités de préparation aux CMR de l'UIT découlant de la demande croissante en largeur de bande par tous les utilisateurs du spectre radioélectrique, ainsi que l'importance accrue des positions régionales élaborées par des organismes tels que l'APT, l'ASMG, l'ATU, la CEPT, la CITELE et la RCC\*,

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

---

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



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 aux CMR de l'UIT la position et les énoncés de politique de l'OACI approuvés par le Conseil et incorporés dans le *Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique — Énoncés de politique approuvés de l'OACI* (Doc 9718) ;
  - d) en s'engageant à mettre à disposition des experts de leurs autorités aéronautiques pour qu'ils participent pleinement à l'élaboration des positions nationales et régionales, et à l'élaboration des intérêts aéronautiques à l'UIT ;
  - e) en s'assurant, dans toute la mesure possible, que leurs délégations nationales, aux conférences régionales, aux groupes d'étude de l'UIT et aux CMR comprennent des experts de leurs autorités aéronautiques ou d'autres fonctionnaires de l'aviation qui sont bien préparés à représenter les intérêts de l'aviation ;
2. *Demande* au Secrétaire général de porter à l'attention de l'UIT l'importance d'une attribution et d'une protection suffisantes du spectre des fréquences radioélectriques, en vue de la sécurité de l'aviation ;
3. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général d'assurer, de façon hautement prioritaire et dans le cadre du budget adopté par l'Assemblée, la mise à disposition des ressources nécessaires pour appuyer la participation accrue de l'OACI aux activités internationales et régionales de gestion des fréquences.
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A32-13.

<b>A29-14 : Vols humanitaires</b>
-----------------------------------

*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.

**A36-13, Appendice U : Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation**

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

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

**A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien**

**A27-13 : Protection du transport aérien international public**

**A36-26 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique**

**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.
-



## **PARTIE II. NAVIGATION AÉRIENNE**

### **COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE, SES ORGANES SUBSIDIAIRES, RÉUNIONS TECHNIQUES ET PARTICIPATION DES ÉTATS**

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

**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**

**A36-13, Appendice B : Réunions mondiales de navigation aérienne**

**A36-13, Appendice C : Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne**

**A36-13, Appendice K : Réunions régionales de navigation aérienne**

**A36-13, Appendice S : Participation des États aux travaux techniques de l'OACI**

**A36-25 : Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques**

**SECRETARIAT TECHNIQUE**

**A36-13, Appendice T : 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.

**A36-13 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa Résolution A15-9, elle a décidé d'adopter, à chacune de ses sessions où il serait institué une Commission technique, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, à jour à la fin de la session considérée,

*Considérant* que, par sa Résolution A35-14 (Appendices A à X), elle a adopté un exposé des aspects de la politique permanente et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentaient à la fin de sa 35<sup>e</sup> session,

*Considérant* qu'elle a examiné les propositions faites par le Conseil en vue d'amender l'exposé des aspects de la politique permanente et les règles pratiques figurant dans la Résolution A35-14 (Appendices A à X) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 36<sup>e</sup> session,

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

1. *Décide* :
  - a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques associées dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
  - b) que les règles pratiques que les appendices de la présente résolution associent à chaque aspect de la politique constituent des éléments indicatifs qui visent à garantir et à faciliter la mise en application des aspects correspondants de la politique ;
2. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-14 (Appendices A à X).

## APPENDICE A

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie que l'Organisation adopte et amende les normes, pratiques recommandées et procédures internationales dans le cadre des objectifs et des sujets définis par cet article et que les articles 38, 54, 57 et 90 contiennent d'autres dispositions pertinentes,

*Considérant* que l'Assemblée a jugé souhaitable de fixer certains aspects de la politique à suivre en se conformant à ces dispositions de la Convention,

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

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

*Décide* :

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

2. que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États contractants puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;
3. que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité. Des spécifications techniques de soutien seront placées dans des documents distincts, dans la mesure possible, dès qu'elles auront été élaborées par l'OACI ;
4. que, dans l'élaboration des SARP, des procédures et des éléments indicatifs, l'OACI fera appel, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat, aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus. Le Conseil pourra estimer que les éléments élaborés par ces organismes répondent aux spécifications de l'OACI ; dans ce cas, ces éléments devraient faire l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;
5. que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité et de régularité, les normes qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre ;
6. que les États contractants seront consultés sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États sur demande ;
7. que les dates d'application des amendements aux normes, pratiques recommandées et procédures seront fixées de manière à laisser un délai suffisant aux États contractants pour leur mise en application ;
8. que, à moins de circonstances exceptionnelles, les dates d'application des amendements aux Annexes et aux PANS seront fixées de manière que les États contractants ne soient pas tenus d'amender leurs règlements nationaux plus de deux fois par année civile ; la disposition précédente sera appliquée de manière que, dans toute la mesure possible, une même Annexe ou un même document de PANS ne soit pas amendé plus d'une fois par année civile.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS sont parfaitement compatibles. De plus, le Conseil devrait s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traiter et de diffuser les spécifications techniques.
2. Les États contractants devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS, ou du moins indiquer s'ils acceptent ou rejettent ces propositions quant au fond. Ils devraient disposer d'au moins trois mois à cette fin. De plus, les États contractants devraient recevoir avec un préavis d'au moins trente jours une notification de l'intention d'approuver ou d'adopter des éléments détaillés au sujet desquels ils ne sont pas consultés.
3. Les États contractants devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des amendements apportés aux SARP ; en fixant la date limite de notification des désapprobations, le Conseil devrait



tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.

4. Pour l'application de la disposition figurant au paragraphe 8 du dispositif ci-dessus, le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.

## APPENDICE B

### Réunions mondiales de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la tenue de réunions mondiales de navigation aérienne constitue une fonction importante de l'OACI et exige des efforts et des dépenses considérables de la part des États contractants et de l'Organisation,

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

*Décide :*

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États contractants peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;
2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;
3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;
4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

### Règles pratiques

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offriraient un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.
2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.

3. Afin de faciliter la participation de tous les États contractants, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.
4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épuiser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.
5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

## APPENDICE C

### Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne ont donné la preuve de leur valeur comme moyen de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'assurer que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne donnent le maximum de résultats sans imposer de charges excessives aux États contractants ou à l'Organisation,

*Décide :*

1. que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne seront institués lorsqu'il est nécessaire de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés que la Commission de navigation aérienne ne peut résoudre de manière satisfaisante ou rapide par d'autres moyens existants ;
2. que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts appuieront le Plan d'activités de l'OACI, seront clairs et concis, tiendront compte des échéances fixées et seront respectés ;
3. que l'état d'avancement des travaux des groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne fera l'objet d'un examen périodique et que les groupes d'experts seront dissous dès que la tâche qui leur a été assignée aura été menée à bien ; un groupe d'experts ne sera maintenu en existence pendant plus de quatre années que si la Commission de navigation aérienne le trouve justifié ;
4. que les activités des groupes d'experts appuieront dans la mesure du possible une approche de l'élaboration de SARP fondée sur les performances.

### Règle pratique

Les rapports devraient être clairement présentés en tant qu'avis d'un groupe d'experts à la Commission de navigation aérienne afin qu'ils ne puissent être interprétés comme l'expression des points de vue d'États contractants.

## APPENDICE D

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

L'Assemblée,

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie que chaque État contractant doit prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* qu'aux termes de l'article 38 de la Convention, tout État contractant qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque des normes ou procédures internationales ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différentes est tenu d'en aviser immédiatement l'OACI,

*Considérant* qu'il importe de recourir à tous les moyens dont dispose l'Organisation pour encourager et aider les États contractants à surmonter leurs difficultés dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures,

Décide :

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

### Règles pratiques

1. En encourageant et en aidant les États contractants dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont il dispose, y compris les ressources du siège, des bureaux régionaux de l'OACI et du Programme des Nations Unies pour le développement.
2. Les États contractants devraient poursuivre et, s'il y a lieu, intensifier leurs efforts en vue d'appliquer, dans leurs installations d'exploitation, des pratiques et des procédures conformes aux dispositions des SARP et des PANS en vigueur. À cet égard, les États contractants devraient envisager la possibilité de modifier le processus interne par lequel ils donnent effet aux dispositions des SARP et des PANS, lorsqu'une telle modification serait de nature à hâter ou à simplifier ce processus, ou à le rendre plus efficace.
3. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Si un État contractant se trouve dans l'impossibilité de se conformer à certaines SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de leur non-application, y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes, de nature ou en principe. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être publiées promptement dans des Suppléments aux Annexes correspondantes. Les États contractants devraient aussi être priés de diffuser dans leurs publications d'information aéronautique toutes différences importantes par rapport aux SARP et aux PANS.

4. En surveillant les différences par rapport aux SARP et aux PANS, le Conseil devrait adresser des demandes de renseignements aux États contractants qui n'ont pas rendu compte à l'Organisation de l'état de mise en application des SARP, ou qui en ont rendu compte incomplètement. En outre, le Conseil devrait aussi demander aux États contractants qui n'ont pas publié, dans leurs publications d'information aéronautique, des renseignements sur la mise en application des SARP et des PANS, de procéder à la publication de tels renseignements.

## APPENDICE E

### Manuels et circulaires techniques de l'OACI

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

### Règles pratiques

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre le programme des manuels et des circulaires techniques de l'OACI afin que tous les domaines techniques importants soient convenablement traités par les éléments indicatifs nécessaires.

2. Le Conseil devrait rechercher des moyens qui permettent de produire et de publier les manuels et les circulaires techniques appropriés sans retard excessif et indépendamment des priorités de production des publications ordinaires.

## APPENDICE F

### Unités de mesure

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Décide* :

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

## APPENDICE G

### Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 33 de la Convention ne définit pas explicitement les fins auxquelles la reconnaissance des certificats et licences est accordée,

*Considérant* que plusieurs interprétations sont possibles quant à savoir si les États contractants sont tenus ou non de reconnaître les certificats et licences délivrés ou validés par d'autres États contractants en attendant la mise en vigueur de SARP applicables aux aéronefs ou au personnel navigant considérés,

*Considérant* que, pour certaines catégories d'aéronefs ou certaines catégories de personnel navigant, il pourra s'écouler de nombreuses années avant que des SARP soient mises en vigueur, ou qu'il pourra être plus pratique de ne pas adopter de SARP pour certaines catégories,

*Décide* :

1. que les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage d'un aéronef délivrés ou validés par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages, sous réserve des dispositions des articles 32, alinéa b), et 33 de la Convention ;
2. qu'en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives aux différents types, classes ou catégories d'aéronefs ou aux différentes catégories de personnel navigant, les certificats et licences délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État contractant où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par d'autres États contractants pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages.

## APPENDICE H

### Formation aéronautique

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

*Décide* :

1. que les États contractants devront recevoir des encouragements et une assistance en vue de maintenir une haute qualité dans la formation du personnel aéronautique, en particulier du personnel affecté à la mise en œuvre et à l'utilisation des services et installations destinés à la navigation aérienne internationale. À cette fin, dans le cadre de son programme de travail ordinaire, l'Organisation appliquera un programme continu de formation, désigné sous le nom de Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI\* ;
2. que le Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI sera régi par les principes ci-après :
  - a) la responsabilité de l'enseignement aéronautique incombe aux États contractants ;
  - b) l'Organisation devrait accorder la plus haute priorité à l'établissement de programmes liés à la sécurité et à la sûreté ;
  - c) il convient d'encourager et de faciliter une assistance mutuelle entre les États contractants en ce qui concerne la formation du personnel aéronautique, particulièrement dans les domaines où l'absence d'une formation satisfaisante risquerait de compromettre la sécurité, la sûreté ou la régularité de la navigation aérienne internationale ;
  - d) l'Organisation devrait donner des avis aux États contractants sur la supervision opérationnelle des installations de formation ;
  - e) l'Organisation ne devrait pas participer au fonctionnement quotidien des moyens d'enseignement mais elle devrait encourager les organismes qui font fonctionner ces moyens et leur donner des avis.

### **Règles pratiques**

1. Par l'élaboration de spécifications et d'éléments indicatifs, l'organisation de séminaires de formation, ainsi que la fourniture directe d'avis et de consultations, le Conseil devrait aider les États contractants :
  - a) à uniformiser autant que possible les programmes et les méthodes d'enseignement ainsi que les cours, et à établir des procédures appropriées pour les épreuves et la délivrance des licences ;
  - b) à assurer des niveaux de compétence conformes aux normes internationales ;
  - c) à utiliser les critères énoncés aux alinéas a) et b) ci-dessus, afin de réaliser une uniformité plus grande dans les pratiques et les procédures d'exploitation.

---

\* L'assistance fournie par l'OACI dans le cadre du Programme des Nations Unies pour le développement et d'autres programmes est régie par la Résolution A36-17.

2. Une attention permanente devrait être accordée à la création de cours de spécialisation et de cours de perfectionnement, lorsque cela est nécessaire pour obtenir le personnel qualifié requis pour installer, utiliser et entretenir les installations et services.
3. Le Conseil devrait encourager les États contractants à déterminer les besoins en matière :
  - a) de programmes d'enseignement en cours d'emploi, notamment sur la familiarisation avec les conditions d'exploitation, pour le personnel qui, après avoir reçu une formation de base, a besoin d'une expérience pratique dans les conditions d'exploitation réelles avant d'être affecté à des postes comportant des responsabilités dans les services d'exploitation ; à cet égard, l'attention des États devrait être appelée sur la possibilité d'utiliser pleinement les ressources des divers programmes de coopération et d'assistance technique ;
  - b) de cours de recyclage périodique, en particulier lorsque de nouveaux équipements, des procédures ou des techniques nouvelles sont mis en œuvre.
4. Le Conseil devrait inviter les États contractants à fournir, aux fins de diffusion aux autres États, des renseignements sur les types de cours aéronautiques organisés sous leurs auspices ou disponibles sur leur territoire et auxquels sont admis des élèves étrangers, en précisant l'adresse à laquelle on peut demander des détails additionnels. De même, le Conseil devrait mettre à la disposition des États contractants tous renseignements utiles concernant les établissements d'enseignement assistés par l'OACI qui admettent des élèves étrangers.
5. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants d'avoir recours le plus possible aux centres d'enseignement situés dans leur région pour former leur personnel aéronautique dans les domaines pour lesquels il n'existe pas d'écoles nationales correspondantes. À cette fin, le Conseil devrait encourager les États à créer des conditions favorables pour accueillir des ressortissants d'autres États de la région.

## APPENDICE I

### Coordination des systèmes et sous-systèmes aéronautiques

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

## APPENDICE J

### Élaboration des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

L'Assemblée,

*Considérant* que le Conseil établit des plans régionaux qui décrivent les installations, services et procédures complémentaires régionales à mettre en œuvre ou utiliser par les États contractants conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que les plans régionaux doivent être amendés de temps à autre de manière à correspondre à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que l'OACI a établi pour la planification des installations et services une approche qui est centrée sur le concept opérationnel d'ATM mondiale et sur le Plan mondial de navigation aérienne,

*Considérant* que la planification des installations et services devrait appuyer une approche de la planification fondée sur les performances,

*Décide* :

1. que les plans régionaux devront être révisés lorsqu'il deviendra évident qu'ils ne correspondent plus aux besoins existants et prévus de l'aviation civile internationale ;
2. que, si la nature d'une modification prescrite le permet, l'amendement correspondant du plan régional sera élaboré par correspondance entre l'Organisation et les États contractants et organisations internationales intéressés ;
3. que, lorsque les propositions d'amendement concernent des services ou des installations fournis par des États et qu'elles :
  - a) n'entraînent pas la modification de besoins définis par le Conseil dans le plan régional ;
  - b) n'entrent pas en conflit avec une politique établie de l'OACI ;
  - c) ne portent pas sur des questions qui ne peuvent pas être résolues au niveau régional ;

le Conseil peut déléguer le pouvoir de traiter et de publier les amendements au niveau régional.

### Règles pratiques

1. Le Conseil devrait veiller à ce que la structure et la présentation des plans régionaux soient alignées sur le Plan mondial de navigation aérienne et appuient une approche de la planification fondée sur les performances.
2. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre les effets de l'évolution des besoins sur les plans régionaux afin de déterminer en temps utile s'il est nécessaire de réviser ces plans.
3. Lorsqu'il détermine l'urgence d'une révision des plans régionaux, le Conseil devrait tenir compte des délais nécessaires aux États contractants pour prendre des dispositions en vue de la mise en œuvre des installations et services additionnels éventuellement requis.
4. Le Conseil devrait veiller à ce que les dates de mise en œuvre des plans régionaux impliquant l'acquisition de types d'équipements nouveaux soient fixées compte tenu de la possibilité pratique de se procurer l'équipement nécessaire.



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

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

## APPENDICE K

### Réunions régionales de navigation aérienne

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les réunions régionales de navigation aérienne constituent un moyen important de détermination des installations et services que les États contractants devraient mettre en œuvre, conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que ces réunions exigent des efforts et des dépenses considérables de la part des États contractants et de l'Organisation,

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

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

*Décide :*

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

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

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

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

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

### Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États contractants situés dans cette région à agir, individuellement ou collectivement, en tant qu'hôtes de la réunion.

2. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être diffusés électroniquement, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture.
3. Le Conseil devrait s'assurer que des indications suffisantes sont mises à la disposition des réunions régionales de navigation aérienne au sujet des questions d'exploitation et de technique qui figurent à l'ordre du jour.
4. Chaque État contractant participant devrait, avant une réunion, s'informer des projets d'exploitation de ses entreprises de transport aérien et de son aviation générale internationale, ainsi que du trafic prévu des autres aéronefs immatriculés sur son territoire et de l'ensemble des besoins de ces différentes catégories d'aviation en matière d'installations et de services.
5. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait encourager l'établissement pour et par les réunions régionales de navigation aérienne de critères de planification à jour qui viseraient à garantir que les plans régionaux répondent aux besoins de l'exploitation et sont justifiés sur le plan économique.
6. Le Conseil devrait élaborer et tenir à jour des directives précises et détaillées pour l'examen des questions de mise en œuvre lors des réunions de navigation aérienne.

## APPENDICE L

### Mise en application des plans régionaux

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Décide :*

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

### Règles pratiques

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait aviser rapidement chaque État contractant de toutes les recommandations relatives à la mise en œuvre des installations et des services de navigation aérienne qui sont applicables à cet État dans le cadre des plans régionaux.

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

## APPENDICE M

### Délimitation des espaces aériens ATS\*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention oblige un État contractant à déterminer les portions de l'espace aérien situées au-dessus de son territoire à l'intérieur desquelles des services de la circulation aérienne seront assurés et, cela fait, à prendre des dispositions pour que des services soient établis et assurés,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention prévoit aussi qu'un État contractant peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'assurer les services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire,

*Considérant* que l'État délégant, comme celui qui est chargé de l'exécution, peut se réserver le droit de dénoncer à tout moment tout accord de ce genre,

*Considérant* que l'Annexe 11 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne seront 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 ;

---

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

4. que l'État assurant les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire de l'État déléguant le fera conformément aux conditions fixées par ce dernier, lequel mettra à sa disposition, et maintiendra en fonctionnement, les installations et services jugés nécessaires par accord mutuel ;

5. que toute délégation de responsabilité d'un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions d'ordre technique et opérationnel intéressant la sécurité et la régularité de la circulation aérienne dans l'espace aérien considéré ;

*et déclare en outre :*

6. que tout État contractant qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

7. que, si le Conseil approuve des accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture, par un État, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer, cela n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur l'espace aérien considéré.

### **Règles pratiques**

1. Les États contractants devraient rechercher la délimitation la plus efficace et la plus économique des espaces aériens ATS, le meilleur emplacement pour les points de transfert de contrôle et les procédures les plus efficaces de coordination en coopérant avec les autres États intéressés et avec l'Organisation.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui assurent des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer à conclure, dans la mesure du possible, des accords avec les États appropriés qui assurent des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents, afin qu'il soit possible, en cas d'impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne nécessaires au-dessus de la haute mer, de mettre en œuvre avec l'approbation du Conseil, jusqu'à ce que les services originaux soient rétablis, des plans d'urgence qui pourraient nécessiter la modification temporaire des limites de l'espace aérien ATS.

## **APPENDICE N**

### **Fourniture des services de recherches et de sauvetage**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, conformément à l'article 25 de la Convention, chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et de collaborer aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la Convention,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention contient des spécifications relatives à la création et à la fourniture de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur des territoires des États contractants ainsi que dans les zones situées au-dessus de la haute mer,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur proposition des réunions régionales de navigation aérienne,

*Considérant* que l'Annexe 12 à la Convention recommande de faire coïncider autant que possible les régions de recherches et de sauvetage avec les régions d'information de vol correspondantes et les régions établies au-dessus de la haute mer avec les régions de recherches et de sauvetage maritimes,

*Considérant* que l'article 69 de la Convention stipule que, si le Conseil estime que les services de navigation aérienne d'un État contractant ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet,

*Considérant* que les services de navigation aérienne visés à l'article 69 de la Convention comprennent, entre autres, les services de recherches et de sauvetage,

*Décide* :

1. que les régions de recherches et de sauvetage, qu'elles soient situées au-dessus du territoire des États, qu'elles couvrent, par suite d'un accord régional de navigation aérienne, une superficie plus grande que l'espace aérien souverain d'un État ou qu'elles soient situées au-dessus de la haute mer, seront délimitées en fonction de considérations techniques et opérationnelles, y compris l'opportunité de faire coïncider les régions d'information de vol, les régions de recherches et de sauvetage et, dans le cas des régions situées au-dessus de la haute mer, les régions de recherches et de sauvetage maritimes, en vue d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité au moindre coût global ;

2. que les États doivent assurer la coopération la plus étroite possible entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes lorsqu'ils desservent la même région et, lorsque c'est possible, établir des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes ;

3. que si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;

4. que l'État fournisseur devra mettre en œuvre les services de recherches et de sauvetage au-dessus du territoire de l'État délégant conformément aux besoins de ce dernier, qui devra établir et maintenir en fonctionnement les installations et services destinés à être utilisés par l'État fournisseur qui auront été mutuellement reconnus comme étant nécessaires ;

5. que toute délégation de responsabilité par un État à un autre ou toute assignation de responsabilité au-dessus de la haute mer sera limitée aux fonctions techniques et opérationnelles nécessaires à la fourniture des services de recherches et de sauvetage dans la région considérée ;

6. qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet ;

*et déclare en outre* :

7. que tout État contractant qui délègue à un autre État la charge d'assurer les services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire le fait sans porter atteinte à sa souveraineté ;

8. que l'approbation par le Conseil d'accords régionaux de navigation aérienne relatifs à la fourniture par un État de services de recherches et de sauvetage dans les régions situées au-dessus de la haute mer n'implique aucune reconnaissance de souveraineté de cet État sur la région considérée.

### Règles pratiques

1. Les États contractants devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'Organisation, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.
2. Le Conseil devrait encourager les États qui ne peuvent, faute de moyens, assurer la couverture aérienne des régions de recherches et de sauvetage dont ils ont la charge, à demander l'assistance d'autres États pour remédier à la situation et à négocier des accords avec les États appropriés en ce qui concerne l'assistance à apporter au cours des opérations de recherches et de sauvetage.

### APPENDICE O

#### Coordination de la circulation aérienne civile et militaire

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* qu'aux termes de l'article 3, alinéa d), de la Convention, les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État,

*Reconnaissant* que face à la demande croissante de trafic aérien il y aurait avantage à élargir l'accès à l'espace aérien utilisé à des fins militaires et que des solutions satisfaisantes au problème de l'utilisation commune de l'espace aérien ne se sont pas dégagées dans toutes les régions,

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

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

*Décide :*

1. que l'utilisation en commun de l'espace aérien ainsi que de certaines installations et de certains services par l'aviation civile et l'aviation militaire devra être organisée de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale ;
2. que les règlements et procédures établis par les États contractants pour régir les vols de leurs aéronefs d'État au-dessus de la haute mer devront garantir que ces vols ne compromettent pas la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale et que, dans la mesure du possible, ces vols devront être effectués conformément aux règles de l'air figurant dans l'Annexe 2 ;
3. que le Conseil s'efforcera d'appuyer les États en vue de l'établissement d'accords entre aviation civile et aviation militaire, en leur fournissant conseils et directives.

### Règles pratiques

1. Les États contractants devraient, si cela est nécessaire, établir ou améliorer la coordination entre leurs services de la circulation aérienne civile et militaire afin de mettre en application les aspects de politique mentionnés au paragraphe 1 du dispositif.
2. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination de l'utilisation de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire figure, s'il y a lieu, à l'ordre du jour des réunions à l'échelon division et des réunions régionales.
3. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du paragraphe 2 du dispositif, l'État intéressé devrait étudier la question en liaison avec tous les États chargés d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans la région considérée.

### APPENDICE P

#### Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

*L'Assemblée,*

*Considérant* que des améliorations majeures des caractéristiques physiques des aérodromes sont nécessaires en de nombreux emplacements,

*Considérant* que dans certains cas ces améliorations entraîneront des dépenses considérables et qu'il serait inopportun de prévoir de tels travaux sans tenir compte de l'évolution ultérieure,

*Considérant* que les États et les autorités aéroportuaires continueront à avoir besoin de connaître les tendances générales que les générations suivantes d'avions entraîneront très probablement pour les spécifications relatives aux aérodromes,

*Considérant* que de nombreux problèmes graves pourraient être évités si les spécifications d'utilisation des nouveaux avions étaient de nature à permettre d'exploiter ces avions économiquement sans imposer de nouvelles exigences en ce qui concerne les caractéristiques physiques des aérodromes,

*Considérant* que l'exploitation d'aérodromes présente de nombreux avantages, mais qu'à certains emplacements les facteurs environnementaux ont imposé des restrictions à l'exploitation des avions, et qu'étant donné les problèmes de capacité qui se posent dans le monde entier, il faudrait tenir compte de la mise en service de nouveaux aéronefs moins bruyants,

*Considérant* qu'il y a une tendance croissante à l'exploitation des aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome reste entière,

*Décide :*

1. que l'Organisation devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États certifieront les aérodromes ;

4. que les États devraient s'assurer que des systèmes de gestion de la sécurité sont mis en place à leurs aérodomes.

### **Règles pratiques**

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au paragraphe 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, le Conseil devrait :

- a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
- b) tenir les États contractants au courant de l'évolution de la situation.

2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au paragraphe 2 du dispositif.

## **APPENDICE Q**

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

*L'Assemblée,*

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

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

*Décide :*

1. qu'en attendant que l'on puisse disposer de moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les aides radio à la navigation devront être vérifiées au moyen d'essais en vol réguliers ;

2. que, pour réduire au minimum la nécessité d'essais en vol périodiques, des perfectionnements devront être apportés à l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de vérification et de contrôle au sol, de manière à obtenir le même niveau de garantie des performances que par des essais en vol.

### **Règles pratiques**

1. En attendant que l'on puisse mettre au point des moyens de vérification au sol bien plus perfectionnés, les États contractants devraient établir leurs propres services de vérification en vol, ou instituer avec d'autres États des services communs, ou encore conclure des accords en vue de faire exécuter les vérifications en vol pour leur compte, avec des États ou des organismes qui disposent des moyens appropriés.

2. Le Conseil devrait poursuivre ses efforts en vue de coordonner les dispositions prises par les États contractants pour la vérification périodique en vol de leurs aides radio à la navigation.

3. Le Conseil, en collaboration avec les États contractants qui procèdent à la mise au point et à la fabrication d'aides radio à la navigation, devrait rechercher tous les moyens possibles de perfectionner l'équipement de vérification au sol de manière à réduire au minimum la nécessité de vérifications périodiques en vol.



4. Le Conseil devrait communiquer à tous les États contractants des renseignements sur les progrès importants réalisés dans le perfectionnement de l'équipement au sol de radionavigation, y compris les moyens connexes de contrôle et de vérification au sol, dans la mesure où ces progrès contribueront à réduire au minimum la nécessité des vérifications en vol.

## APPENDICE R

### Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol

*L'Assemblée,*

*Considérant* que des conditions d'emploi qui ne sont pas en rapport avec les qualifications et les fonctions du personnel des services aéronautiques au sol constituent une cause majeure des difficultés éprouvées pour recruter du personnel bien qualifié et garder ce personnel, une fois sa formation terminée,

*Considérant* que ces difficultés empêchent une mise en application satisfaisante des plans régionaux, des SARP et des PANS,

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

## APPENDICE S

### Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

## Règles pratiques

1. Le Conseil devrait encourager une participation effective des États contractants aux travaux techniques de l'Organisation, en tenant dûment compte de la nécessité de réduire au minimum le coût de cette participation pour l'Organisation et les États contractants.

2. Chaque État contractant devrait, dans la mesure où il jugera être à même de le faire :

a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;

- b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne, soit des propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;
- c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
- d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'Organisation ;
- e) aider l'Organisation dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

## APPENDICE T

### Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il continue d'être nécessaire d'apporter une assistance efficace aux États contractants dans la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS,

*Considérant* qu'il importe d'employer efficacement le secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux pour apporter une assistance aux États contractants dans leurs problèmes de mise en application,

*Considérant* qu'il importe que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux, pour la bonne exécution de leur tâche, soient en mesure de conserver leur compétence technique et soient tenus bien au courant des derniers progrès dans leur spécialité particulière,

*Décide :*

1. que les ressources du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devront être efficacement déployées afin d'apporter la meilleure assistance possible aux États contractants dans la solution de leurs problèmes relatifs à la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS ;
2. que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de conserver leur compétence technique et de se tenir bien au courant des derniers développements techniques.

### Règles pratiques

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États contractants pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.
2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.
3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à certaines réunions techniques, en visitant des organisations de recherche et développement, en assistant à des essais d'application, et en évaluant du

matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'Organisation et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

## APPENDICE U

### Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il incombe à l'État d'occurrence d'ouvrir une enquête sur les circonstances d'un accident, conformément à l'article 26 de la Convention,

*Considérant* que, du fait du perfectionnement et de la complexité croissante des avions modernes, la conduite d'une enquête sur un accident exige la participation d'experts spécialisés dans un grand nombre de domaines techniques et opérationnels particuliers et l'accès à des installations spécialement équipées pour les enquêtes,

*Considérant* que de nombreux États contractants ne disposent ni des experts techniques et opérationnels ni des installations appropriées visées ci-dessus,

*Considérant* qu'il est indispensable pour la sécurité des vols et la prévention des accidents que ceux-ci fassent l'objet d'enquêtes et de rapports minutieux, et qu'il ne faudrait pas que des considérations de coûts nuisent à l'efficacité des enquêtes,

*Considérant* que le coût de la récupération des épaves et des enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation risque de grever lourdement les ressources de l'État d'occurrence,

*Décide* de recommander que les États contractants coopèrent aux enquêtes sur les accidents majeurs d'aviation ou sur les accidents qui sont d'une nature telle que lesdites enquêtes exigent des experts et des installations techniques d'un haut niveau de spécialisation et que, à cette fin, dans la mesure du possible, et entre autres mesures, les États contractants :

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

### Règles pratiques

1. Les États contractants devraient être encouragés à appuyer l'organisation d'ateliers régionaux concernant les enquêtes sur les accidents en vue d'échanger des renseignements sur la législation et les procédures de chaque État en matière d'enquête, sur le partage des connaissances et de l'expertise en gestion et techniques d'enquête, sur la disponibilité d'experts et d'installations et sur les pratiques visant à résoudre les difficultés éprouvées au cours des enquêtes.

2. Les États contractants devraient être encouragés à faciliter la participation des enquêteurs des services d'enquête sur les accidents en qualité d'observateurs à des enquêtes effectuées dans d'autres États, aux fins de la formation et de visites d'orientation.

3. Les États contractants devraient être encouragés à évaluer leurs besoins et capacités dans le domaine des enquêtes et de la prévention des accidents d'aéronef en vue d'élaborer des programmes de formation pour des cours fondamentaux en enquêtes et prévention d'accidents. L'utilisation des centres régionaux de formation pour de tels cours devrait être examinée à fond, tout comme l'incorporation de la méthodologie TRAINAIR qui dispense une formation normalisée sur le plan international.

## APPENDICE V

### Sécurité de vol et facteurs humains

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'au nombre des buts et objectifs que lui assigne la Convention de Chicago, l'OACI doit contribuer au développement du transport aérien international « de manière à [...] promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale »,

*Considérant* que l'on sait que les facteurs humains sont rattachés aux limites des performances humaines dans le domaine de l'aviation,

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

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

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

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

*Décide :*

1. que les États contractants devraient tenir compte des aspects pertinents des facteurs humains lors de la conception ou de l'homologation de matériel et des procédures d'exploitation, ainsi que lors de la formation ou de la délivrance de licences au personnel ;

2. que les États contractants devraient être encouragés à s'engager dans une coopération de grande ampleur et dans un échange mutuel d'information sur les problèmes relatifs à l'influence des facteurs humains sur la sécurité des activités d'aviation civile ;

3. que le Conseil devrait recueillir et analyser l'expérience des États, ainsi qu'élaborer et introduire des éléments OACI appropriés traitant des divers aspects des facteurs humains.

**APPENDICE W****Prestation des services de la circulation aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, conformément à l'Annexe 11 à la Convention, les États contractants sont tenus de prendre des dispositions pour que des services de la circulation aérienne soient assurés dans les espaces aériens et les aérodrômes 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 aérodrômes où sont assurés des services de la circulation aérienne.

**Règle pratique**

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

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

**A36-14 : Utilisation des routes transpolaires**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'une nouvelle structure de routes aériennes au-dessus du pôle Nord reliant, d'une part, le continent nord-américain et, d'autre part, l'Asie du Sud-Est et la Région Pacifique a été établie dans le cadre de l'OACI,

*Considérant* que l'établissement de cette structure a été le résultat des efforts combinés de l'Allemagne, du Canada, de la Chine, des États-Unis, de la Fédération de Russie, de la Finlande, de l'Islande, du Japon, de la Mongolie et de la Norvège, qui ont fait preuve d'un esprit de coopération internationale sans précédent pour mener à bien cette tâche très complexe,

*Considérant* que cette structure est devenue opérationnelle le 1<sup>er</sup> février 2001, avec l'annonce par les Autorités aéronautiques russes de la mise en œuvre du réseau de voies aériennes transpolaires traversant les eaux de l'océan Arctique,

*Considérant* que la mise en œuvre de cette structure de voies aériennes comportant des routes transpolaires est un événement d'une importance exceptionnelle en ce qu'elle permet de réduire sensiblement les temps de vol entre l'Amérique du Nord, d'une part, et l'Asie du Sud-Est et la Région Pacifique, de l'autre,

*Considérant* que les routes transpolaires seront ouvertes aux aéronefs de tous les États contractants conformément aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

*Considérant* que l'utilisation de routes transpolaires offre des avantages considérables du point de vue de la protection de l'environnement, ainsi que des avantages économiques substantiels pour les passagers et les compagnies aériennes,

*Considérant* que l'analyse et les prévisions de croissance de la densité du trafic sur les voies aériennes transpolaires indiquent qu'il est nécessaire de prendre dans les meilleurs délais des mesures pour renforcer les caractéristiques opérationnelles des routes transpolaires,

*Considérant* que le renforcement des caractéristiques opérationnelles des voies aériennes transpolaires exige d'importants moyens financiers et matériels pour garantir le niveau de sécurité voulu,

1. *Déclare* que, pour tirer le maximum d'avantages de la mise en œuvre des routes aériennes transpolaires, il est nécessaire que les États qui fournissent des services de la circulation aérienne dans le cadre de la nouvelle structure de routes aériennes internationales comportant des routes transpolaires s'efforcent de réaliser une planification coordonnée aussi poussée que possible pour accroître la capacité de cette structure ;
2. *Demande* au Conseil de prendre des mesures appropriées pour mobiliser les ressources des États, des organisations internationales et des institutions financières afin d'assurer le développement dynamique de la nouvelle structure de voies aériennes internationales comportant des routes transpolaires ;
3. *Demande* au Conseil de superviser en priorité le développement de la nouvelle structure de routes aériennes internationales comportant des routes transpolaires et, au besoin, d'élaborer des recommandations sur le fonctionnement et le développement de cette structure ;
4. *Demande* au Conseil de maintenir son rôle de coordonnateur et ses initiatives de soutien dans l'organisation des activités interrégionales relatives à l'utilisation de la structure de voies aériennes internationales transrégionales comprenant des routes transpolaires et à la modernisation des systèmes ATM desservant ces routes ;
5. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-13.

#### ANNEXES, PANS ET MANUELS

**A36-13, Appendice A : Élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)**

**A36-13, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)**

**A36-13, Appendice E : Manuels et circulaires techniques de l'OACI**

### PLANS RÉGIONAUX

**A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux**

**A36-13, Appendice J : Élaboration des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales**

**A36-13, Appendice L : Mise en application des plans régionaux**

**A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien**

### MISE EN ŒUVRE

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI de s'engager dans la réalisation des buts et objectifs du Plan AFI et dans une transparence constante quant aux progrès réalisés ;
2. *Encourage* les États contractants de la Région AFI à renforcer la coopération dans la région afin d'utiliser au mieux les ressources disponibles dans le cadre de projets régionaux et sous-régionaux dans tous les secteurs de l'aviation civile, en accordant une haute priorité au domaine de la supervision de la sécurité ;
3. *Charge* le Conseil d'aviser les États, l'industrie et les donateurs des projets prioritaires découlant de l'analyse d'écart, effectuée conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
4. *Encourage* tous les États contractants, l'industrie et les donateurs à entreprendre des projets qui s'attaquent aux priorités identifiées grâce à une analyse d'écart qui doit être conforme aux principes du GASP et aux autres principes énoncés dans le Plan AFI ;
5. *Charge* le Conseil d'établir un mécanisme pour recevoir les contributions volontaires des parties qui souhaitent participer à la coordination du Plan par l'OACI ou à la mise en œuvre des activités entreprises dans le cadre du Plan AFI ;
6. *Charge* le Conseil de coordonner les contributions en vue de la mise en œuvre du Plan AFI ;
7. *Charge* le Conseil de veiller au renforcement du rôle de chef de file de l'OACI dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant expressément à réaliser les buts et objectifs du Plan, afin de parvenir à une amélioration soutenue de la sécurité des vols dans la Région AFI, et d'affecter en conséquence des ressources au bureaux régionaux pertinents ;
8. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre le Plan AFI conformément aux principes et pratiques de la gestion des programmes et du plan d'activités ;
9. *Charge* le Conseil de suivre la mise en œuvre dans la Région AFI, d'en mesurer l'avancement tout au long du triennat et de lui rendre compte à sa prochaine session des progrès réalisés ;
10. *Charge* le Conseil de veiller au développement continu de nouvelles modalités de travail combinant les capacités des directions au siège et les ressources des bureaux régionaux, des États contractants et des parties prenantes de l'industrie.

<b>A22-19 : Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux</b>
--

*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.

**A36-13, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)**

**A36-13, Appendice L : Mise en application des plans régionaux**

**A36-13, Appendice T : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux**

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

### PROGRAMMES SPÉCIAUX

**A31-9 : Mise en application du programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT)**

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI œuvre à réaliser le but d'un développement sûr et ordonné de l'aviation civile grâce à la coopération entre ses États membres et d'autres parties prenantes,

*Considérant* que, pour réaliser ce but, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques dans les domaines de la sécurité et de l'efficacité, entre autres,

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

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

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

1. *Décide* que l'OACI mettra en œuvre et tiendra à jour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour appuyer les Objectifs stratégiques correspondants de l'Organisation ;
2. *Décide* que ces plans mondiaux seront mis en œuvre et tenus à jour en coopération et coordination étroites avec toutes les parties prenantes concernées ;
3. *Décide* que ces plans mondiaux constitueront le cadre dans lequel les plans régionaux, sous-régionaux et nationaux de mise en œuvre seront élaborés et exécutés, ce qui garantira l'harmonisation et la coordination des efforts visant à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale ;
4. *Prie* les États et *invite* les autres parties prenantes à coopérer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux fondés sur le cadre constitué par les plans mondiaux ;

5. *Charge* le Conseil de rendre compte de la mise en œuvre et de l'évolution des plans mondiaux aux prochaines sessions ordinaires de l'Assemblée ;
6. *Charge* le Secrétaire général de mettre à disposition les plans mondiaux sur le site web public de l'OACI ;
7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-16 sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

## APPENDICE A

### Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. *Prie instamment* les États contractants et l'industrie d'appliquer les principes et les objectifs du GASP et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et d'en mettre en œuvre les modalités en partenariat avec toutes les parties prenantes concernées en vue de réduire le nombre et le taux d'accidents d'aviation ;
3. *Prie instamment* les États contractants d'avoir la volonté politique nécessaire pour appliquer les mesures correctrices visant à corriger les carences, y compris celles qui ont été relevées par les audits du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et par la mise en œuvre des modalités du GASP et du processus de planification régionale de l'OACI ;
4. *Prie instamment* les États contractants de renforcer le cadre mondial pour la sécurité de l'aviation :
  - a) en mettant les renseignements pertinents sur la sécurité à la disposition des États, de toutes les autres parties prenantes de l'aviation et du public ;
  - b) en mettant en œuvre dans les plus brefs délais des systèmes de gestion de la sécurité dans toute l'industrie de l'aviation pour compléter le cadre réglementaire en place ;
  - c) en favorisant une culture juste en créant un environnement dans lequel la communication et l'échange des informations sont encouragés et facilités et les mesures correctrices sont mises en œuvre en temps opportun quand des carences sont signalées ;
  - d) en communiquant les données sur les accidents et les incidents comme l'exige l'OACI ;
5. *Prie instamment* les États d'assurer pleinement la supervision de la sécurité de leurs exploitants en toute conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables et de veiller à ce que les exploitants étrangers qui utilisent leur territoire soient dûment supervisés par leurs États respectifs et prennent les mesures appropriées en cas de besoin pour préserver la sécurité ;
6. *Prie instamment* les États d'élaborer des solutions de sécurité viables pour s'acquitter pleinement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, ce qui peut être réalisé par un partage des ressources internes et/ou externes, comme des organismes régionaux et sous-régionaux de supervision de la sécurité et le savoir-faire d'autres États ;
7. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, en évitant les doubles emplois.

## APPENDICE B

### Plan mondial de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Demande* aux États, aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et à l'industrie aéronautique de suivre les orientations du GANP dans leurs activités de planification et de mise en œuvre ;
2. *Prie instamment* les États contractants, l'industrie et les institutions de financement d'apporter le soutien nécessaire à une mise en œuvre coordonnée du GANP, en évitant les doubles emplois ;
3. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le GANP soit tenu constamment à jour en fonction des faits nouveaux dans les domaines opérationnel et technique, en étroite collaboration avec les États et les autres parties prenantes ;
4. *Prie instamment* le Conseil de faciliter l'élaboration des plans régionaux, sous-régionaux et nationaux sur la base du GANP et d'en suivre la mise en œuvre.

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

*L'Assemblée,*

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

*Reconnaissant* l'importance de la libre communication des renseignements sur la sécurité entre les parties prenantes du système d'aviation,

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'examiner leur législation actuelle et de l'adapter au besoin, ou de promulguer des lois et des règlements destinés à protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité et fondés, dans la mesure du possible, sur les orientations juridiques publiées par l'OACI dans le Supplément E de l'Annexe 13 ;
2. *Prie instamment* le Conseil de coopérer avec les États contractants et les organisations internationales appropriées à l'élaboration et à la mise en œuvre d'orientations visant à appuyer l'établissement de systèmes efficaces de compte rendu en matière de sécurité, ainsi qu'à la réalisation d'un environnement équilibré dans lequel les importants renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité sont facilement accessibles, tout en respectant les principes de l'administration de la justice et de la liberté de l'information ;
3. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à sa prochaine session ordinaire, un rapport d'avancement sur cette question ;
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-17.

<b>A36-23 : Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances</b>
---

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'OACI est de veiller au fonctionnement sûr et efficace du système mondial de navigation aérienne,

*Considérant* que l'amélioration des performances du système de navigation aérienne sur une base harmonisée à l'échelle mondiale nécessite la collaboration active de toutes les parties prenantes,

*Considérant* que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI se charge sans plus attendre des questions associées à l'introduction de la navigation de surface (RNAV) et de la qualité de navigation requise (RNP),

*Considérant* que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI élabore des procédures RNAV s'appuyant sur le GNSS pour les aéronefs à voilure fixe, de façon à assurer une grande précision de maintien de la route et de la vitesse pour maintenir la séparation dans les courbes et permettre plus de flexibilité dans la mise en séquence des aéronefs en approche,

*Considérant* que la onzième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI élabore des procédures RNAV s'appuyant sur le GNSS pour les aéronefs à voilure fixe et les aéronefs à voilure tournante, afin de permettre d'abaisser les minimums d'exploitation dans les environnements riches en obstacles ou comportant d'autres contraintes,

*Considérant* que la Résolution A33-16 demandait au Conseil de mettre sur pied un programme destiné à encourager les États à mettre en œuvre des procédures d'approche avec guidage vertical (APV) utilisant les données du GNSS ou du DME/DME, conformément aux dispositions de l'OACI,

*Reconnaissant* que l'approche avec guidage vertical (APV) n'est toujours pas largement répandue,

*Reconnaissant* que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde a identifié des initiatives en matière de sécurité dans le monde (GSI) visant essentiellement l'élaboration d'une stratégie en matière de sécurité pour l'avenir comprenant notamment l'utilisation efficace de la technologie destinée à renforcer la sécurité, l'adoption systématique des meilleures pratiques de l'industrie, l'alignement des stratégies mondiales de l'industrie en matière de sécurité et l'homogénéité dans la supervision réglementaire,

*Reconnaissant* que le Plan mondial de navigation aérienne a identifié des initiatives de plan mondial (GPI) visant essentiellement l'incorporation de fonctions évoluées de navigation dans l'infrastructure du système de navigation aérienne, l'optimisation des régions de contrôle terminales par l'emploi de techniques améliorées de conception et de gestion, l'optimisation des régions de contrôle terminales par la mise en œuvre de SID et de STAR RNP et RNAV et l'optimisation des régions de contrôle terminales pour assurer des opérations aériennes plus économiques en carburant par l'utilisation de procédures d'arrivée fondées sur le FMS,

*Reconnaissant* que l'élaboration continue de spécifications de navigation divergentes aura des incidences négatives sur le plan de la sécurité et de l'efficacité pour les États et l'industrie,

1. *Prie instamment* tous les États de mettre en œuvre des routes de services de la circulation aérienne (ATS) et des procédures d'approche RNAV et RNP conformes au concept PBN de l'OACI, énoncé dans le *Manuel sur la navigation fondée sur les performances* (Doc 9613) ;

2. *Décide* :

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

1) la mise en œuvre de la RNAV et de la RNP (s'il y a lieu), pour les zones en route et les zones terminales, conformément aux échéances et aux étapes intermédiaires établies ;

2) la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) (Baro-VNAV et/ou GNSS renforcé) pour toutes les extrémités de pistes aux instruments, soit comme approche principale, soit comme procédure de secours pour les approches de précision d'ici 2016, les étapes intermédiaires étant établies comme suit : 30 % d'ici 2010, 70 % d'ici 2014 ;

b) que l'OACI établira un plan d'action coordonné pour aider les États à mettre en œuvre la PBN et pour veiller à l'élaboration et/ou à la tenue à jour de SARP, de procédures pour les services de navigation aérienne et d'éléments indicatifs, notamment une méthodologie d'évaluation de la sécurité, qui soient harmonisés à l'échelle mondiale pour continuer à répondre aux exigences opérationnelles ;

3. *Prie instamment* les États d'introduire dans leur plan de mise en œuvre de la PBN des dispositions pour la mise en œuvre de procédures d'approche avec guidage vertical (APV) sur toutes les extrémités de pistes servant à des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est de 5 700 kg ou plus, conformément aux échéances et aux étapes intermédiaires établies.

4. *Charge* le Conseil de présenter un rapport sur l'état de la mise en œuvre de la PBN à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

5. *Demande* aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) d'inscrire à leur programme de travaux l'examen de l'état de mise en œuvre de la PBN dans les États par rapport aux plans de mise en œuvre définis et de signaler à l'OACI toute carence éventuelle.

**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**

**A36-22 : 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**

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

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

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

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

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

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

**A36-13, Appendice I : Coordination des systèmes et sous-systèmes aéronautiques**

**A36-14 : 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.

**A36-15 : 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**

**A36-13, 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.

**A36-22 : 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

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

**A21-24 : Le trait drépanocytaire et l'aviation civile**

L'Assemblée,

*Considérant* que le respect scrupuleux des aspects médicaux de l'aviation civile dans la mesure où ils affectent les membres d'équipage, les passagers et les tiers à la surface et en vol, constitue une partie intégrante des responsabilités générales des États contractants et de l'OACI en matière de sécurité aérienne,

*Considérant* que des centaines de milliers de porteurs du gène drépanocytaire ont volé et continuent chaque année de voler dans des aéronefs pressurisés ou non pressurisés aux diverses altitudes d'exploitation normales et par tous les temps,

*Considérant* que certaines compagnies aériennes internationales ont déjà modifié leur attitude à cet égard et emploient maintenant des porteurs du trait drépanocytaire parmi leur personnel commercial de bord,

*Décide* :

1. que les États contractants devraient être instamment priés de mettre en œuvre, s'ils ne l'ont déjà fait, des moyens aux fins ci-après :
  - a) conseiller l'administration de l'aviation civile internationale sur toutes les questions de médecine aéronautique relative à la délivrance des licences ;
  - b) enquêter sur les problèmes éventuels de santé en rapport avec le vol ;
  - c) fournir des experts médicaux pour enquêter sur des incidents survenus pendant le vol ou en rapport avec le vol ;
  - d) effectuer des recherches sur les aspects médicaux de la sécurité aérienne ;
  - e) donner des conseils sur les problèmes nationaux ou internationaux d'ordre médical qui ont une incidence sur l'aviation ;
2. qu'une liaison étroite sur ces questions devrait être maintenue entre les États ainsi qu'avec le Secrétariat de l'OACI ;
3. que le dépistage des traits ou états quelconques des individus devrait être fondé exclusivement sur des considérations médicales ;
4. que les États contractants devraient être informés que la simple présence du trait drépanocytaire chez un candidat ne devrait pas, à elle seule, être invoquée pour éliminer ce candidat à un poste de membre du personnel navigant dans l'aviation civile, s'il n'y a pas d'indices médicaux positifs prouvant l'inaptitude.

**A29-16 : Rôle de l'OACI dans la prévention de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail**

L'Assemblée,

*Considérant* que sa Résolution A27-12 priait instamment le Conseil d'élaborer avec un haut degré de priorité des mesures concrètes pour prévenir et éliminer l'abus de substances toxiques par des membres d'équipage, contrôleurs de

la circulation aérienne, mécaniciens et autres employés de l'aviation civile internationale et lui demandait en outre de proposer, après un complément d'étude, des mesures concrètes concernant les problèmes liés aux drogues dans l'aviation civile internationale,

*Considérant* que l'abus de substances toxiques par les employés de l'aviation civile peut gravement compromettre la sécurité de l'aviation,

*Considérant* que l'OACI a amorcé des gestes concrets en vue de mettre au point des mesures pour que les lieux de travail de l'aviation civile soient exempts d'abus de substances toxiques en accélérant l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires axés sur les programmes éducatifs liés à la prévention de l'abus desdites substances,

*Considérant* que la Commission de navigation aérienne a demandé au Secrétariat d'accélérer l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires,

*Considérant* qu'il appartient à la collectivité de l'aviation civile internationale de faire en sorte que le personnel de l'aviation civile soit conscient des dangers que présente l'abus de substances toxiques,

1. *Appuie* fermement l'élimination permanente de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail de l'aviation civile et encourage l'ensemble de la collectivité de l'aviation civile internationale à consentir des efforts de coopération pour instruire le personnel des dangers de l'abus de ces substances et, lorsque cela est jugé nécessaire, pour prendre des mesures permettant de détecter et de décourager cet usage, ainsi que de garantir par de tels efforts que l'abus desdites substances ne sera jamais répandu ni toléré au sein de l'aviation civile internationale ;

2. *Prie instamment* le Conseil, conformément à la Résolution A27-12, d'accorder un haut degré de priorité, dans le cadre du Programme des travaux techniques, à l'accélération des travaux de rédaction et de publication d'éléments indicatifs comportant des mesures qui pourraient être mises en application par les États contractants et de tenir ou organiser les colloques ou les séminaires jugés nécessaires pour aider les États contractants à tenir les lieux de travail de l'aviation civile à l'écart de la menace de l'abus de substances toxiques et pour les instruire à ce sujet ;

3. *Demande* au Conseil de poursuivre l'effort qu'il a entrepris pour s'informer :

a) de l'existence et de la croissance de la menace que l'abus de substances toxiques pose pour la sécurité de l'aviation civile internationale ;

b) des efforts déployés par les États contractants pour appliquer des mesures de prévention ;

4. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en application de la présente Résolution.

<b>A33-12 : Harmonisation des programmes de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool</b>
---

L'Assemblée,

*Considérant* que depuis plus de 50 ans l'OACI s'acquitte de ses fonctions avec efficacité et efficience conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

*Considérant* que les objectifs fondamentaux de l'Organisation exprimés à l'article 44 de la Convention de Chicago et les fonctions du Conseil exprimées aux articles 54 et 55 restent d'une importance capitale,

*Considérant* qu'il faut remercier le Conseil et le Secrétaire général des progrès réalisés en matière d'élimination de l'abus d'alcool et de drogues par le personnel aéronautique critique pour la sécurité,

*Considérant* qu'il reste nécessaire d'arriver à une politique cohérente relative à la mise en œuvre par les autorités nationales de règlements pour la prévention et la répression de l'abus d'alcool et de drogues par le personnel critique pour la sécurité en aviation,

*Considérant* que l'Organisation se voit confrontée à de nouveaux défis en évolution rapide dans les domaines technologique, économique, social et juridique,

*Considérant* que la réponse à ces défis influe sur la sécurité de l'aviation civile internationale,

*Considérant* qu'il est nécessaire que l'OACI réponde efficacement à ces défis,

1. *Charge* le Conseil de revoir les orientations existantes en vue d'y apporter des améliorations visant à aider les États à élaborer des programmes de prévention et de dépistage cohérents ;
2. *Charge* le Conseil d'étudier ces questions et d'élaborer les dispositions OACI nécessaires pour assurer la cohérence des programmes de dépistage et de répression de la consommation abusive d'alcool et de drogues des États contractants pour le personnel dont les activités sont critiques pour la sécurité ;
3. *Encourage* les États contractants à promouvoir la cohérence de leurs programmes de prévention et de dépistage.

<b>A36-11 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques</b>
--

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, pour empêcher des accidents, l'OACI a introduit des dispositions linguistiques visant à garantir que le personnel de la circulation aérienne et les pilotes sont aptes à assurer et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais, y compris des spécifications en vertu desquelles l'anglais sera disponible, sur demande, à toutes les stations au sol qui assurent des services à des aéroports et sur des routes désignés utilisés par des services aériens internationaux,

*Reconnaissant* que les dispositions linguistiques renforcent l'exigence d'utiliser les expressions conventionnelles de l'OACI dans toutes les situations auxquelles elles s'appliquent,

*Reconnaissant* que les États contractants ont fait des efforts substantiels pour se conformer aux spécifications relatives aux compétences linguistiques avant le 5 mars 2008,

*Reconnaissant* que certains États contractants éprouvent des difficultés considérables à pleinement mettre en œuvre les spécifications relatives aux compétences linguistiques, y compris en ce qui concerne la mise en place de moyens de formation et de contrôle linguistiques,

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



*Considérant* qu'en application de l'article 38 de la Convention, tout État contractant qui estime ne pas pouvoir se conformer en tous points à une norme ou procédure internationale a l'obligation d'en notifier immédiatement l'OACI,

*Considérant* qu'en application de l'alinéa b) de l'article 39 de la Convention, tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions,

*Considérant* qu'en application de l'article 40 de la Convention, aucun membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre,

1. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées ;

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

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

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

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

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

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

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

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

### Règles pratiques

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

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

<b>A36-12 : Remplacement des halons</b>
---

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les halons contribuent aux changements climatiques, qu'ils ne sont plus produits par accord international car ils appauvrissent la couche d'ozone, et qu'ils sont utilisés depuis 45 ans comme agents extincteurs dans les aéronefs de transport commercial,

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

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

*Reconnaissant* qu'il existe des exigences strictes spécifiques aux aéronefs pour chaque application de halons qui doivent être satisfaites avant qu'un produit de remplacement ne puisse être introduit,

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

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

1. *Convient* de la nécessité urgente de mettre au point et d'introduire des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;
2. *Prie instamment* les États de conseiller à leurs avionneurs, compagnies aériennes, fournisseurs de produits chimiques et entreprises fournissant des systèmes d'extinction de progresser à un rythme plus rapide dans l'introduction de produits de remplacement des halons utilisés dans les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance, les extincteurs portatifs et les toilettes, ainsi que dans la recherche d'autres produits de remplacement des halons pour les moteurs/groupes auxiliaires de puissance et les compartiments cargos ;
3. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2011 pour le remplacement des halons :
  - dans les toilettes des aéronefs de production nouvelle ;
  - dans les toilettes, les extincteurs portatifs, les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance des aéronefs pour lesquels une nouvelle demande de certification de type a été présentée ;
4. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2014 pour le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs des aéronefs de nouvelle production ;
5. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du Groupe de l'évaluation technique et économique, concernant la question du remplacement des halons dans l'aviation civile ;
6. *Décide* que le Conseil rendra compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée des progrès réalisés en matière de remplacement des halons dans l'aviation civile.

**A36-13, Appendice G : Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite**

**A36-13, Appendice H : Formation aéronautique**

#### **ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION**

**A36-13, Appendice U : Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation**

**A36-13, Appendice V : Sécurité de vol et facteurs humains**

**A36-10 : Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile**

**A36-8 : Non-divulgateur de certains éléments sur les accidents et incidents**

#### **UNITÉS DE MESURE**

**A36-13, Appendice F : Unités de mesure**

#### **INSTALLATIONS, SERVICES ET PERSONNEL AU SOL**

**A36-13, Appendice M : Délimitation des espaces aériens ATS**

**A36-13, Appendice N : Fourniture des services de recherches et de sauvetage**

**A36-13, Appendice O : Coordination de la circulation aérienne civile et militaire**

**A36-13, Appendice P : Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants**

**A36-13, Appendice Q : Vérification au sol et en vol des aides radio à la navigation**

**A36-13, Appendice R : Conditions d'emploi satisfaisantes pour le personnel des services aéronautiques au sol**

**A27-11 : Encombrement des aéroports et de l'espace aérien**

**A36-11 : Connaissance de la langue anglaise utilisée 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**

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

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

---



## PARTIE III. TRANSPORT AÉRIEN

### POLITIQUE PERMANENTE DU TRANSPORT AÉRIEN

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

#### Introduction

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique et harmonieuse et que l'un des objectifs de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

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

*Considérant* qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et répondre aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de faire face aux défis que constituent les demandes imposées au transport aérien,

*Considérant* que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États contractants, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États contractants par les moyens les plus efficaces,

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

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

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

*Considérant* qu'il est important que les États contractants participent aux travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, telle que cette politique existe à la clôture de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — Statistiques

- Appendice C — Prévisions et planification économique
- Appendice D — Facilitation
- Appendice E — Imposition
- Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne
- Appendice G — Économie des transporteurs aériens
- Appendice H — Poste aérienne ;

2. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil, dans les documents mentionnés dans le présent exposé récapitulatif, et par le Secrétaire général, dans les manuels et les circulaires ;
3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour remplir les obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour seconder l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses études de transport aérien ;
4. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement des ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la meilleure contribution possible du transport aérien au bien-être économique et social des pays en développement ;
5. *Demande* au Conseil, lorsqu'il considère qu'il serait avantageux pour faciliter son travail sur toute question de transport aérien, de chercher à consulter des experts représentant les États contractants par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts qualifiés faisant rapport au Comité du transport aérien, ou de groupes d'étude du Secrétariat, et des travaux par correspondance ou dans des réunions ;
6. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États contractants peuvent participer, comme principal moyen de faire progresser la solution des problèmes d'importance mondiale dans le domaine du transport aérien, lorsque de telles réunions sont justifiées par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et qu'il existe une possibilité réelle d'action constructive à leur sujet ;
7. *Demande* au Conseil de prévoir les ateliers, les séminaires et les autres réunions de ce genre qui pourraient être nécessaires afin de diffuser cette politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes à l'intention des États contractants et entre ces États ;
8. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique de transport aérien de l'OACI et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;
9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-18.

## APPENDICE A

### Réglementation économique du transport aérien international

#### Section I. Accords et arrangements

L'Assemblée,

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



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

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

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

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

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

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

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, notamment des modèles de dispositions et d'accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser à leur convenance dans des accords bilatéraux ou régionaux,

1. *Réaffirme* le rôle de chef de file de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international et dans la facilitation d'une libéralisation ;
2. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) d'envisager d'urgence de le devenir ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer à l'OACI les accords et arrangements de coopération relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* ;
4. *Prie instamment* les États contractants de tenir le Conseil parfaitement au courant de tous problèmes importants résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien ainsi que de tout développement réalisé ou prévu qui constituerait un progrès vers l'objectif qu'est l'échange multilatéral des droits commerciaux ;
5. *Demande* au Conseil de continuer de collaborer avec les organismes régionaux et sous-régionaux dans l'étude et le développement de mesures de coopération, notamment d'arrangements libéralisés, et de suivre de près les résultats de ces mesures, afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États contractants en vue de leur application sur une base plus large ;
6. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États contractants et des entreprises de transport aérien en ce qui concerne les droits commerciaux ainsi que des dispositions des accords de services aériens, et d'informer tous les États contractants de tout fait nouveau relatif à la coopération internationale, y compris des arrangements libéralisés, dans le domaine des droits commerciaux ;
7. *Demande* au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des orientations de politique de l'Organisation concernant la réglementation du transport aérien international, et de le réviser ou de l'actualiser, au besoin ;

8. *Demande* au Conseil de revoir périodiquement le règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques, en vue de simplifier la procédure d'enregistrement ;
9. *Demande* au Secrétaire général de rappeler aux États contractants qu'il importe d'enregistrer sans tarder ces accords et arrangements, et d'apporter aux États contractants l'assistance dont ils peuvent avoir besoin pour enregistrer leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil ;
10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), ainsi que sa mise en application, et de prier instamment les États contractants de faire connaître au Secrétariat leurs intentions à l'égard de l'adhésion à cet accord.

## **Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires**

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

*Considérant* que l'élargissement ou une application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation, sans préjudice des obligations des États en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation,

*Considérant* que la réalisation d'objectifs de développement par de tels États est de plus en plus encouragée par des arrangements de coopération sous la forme de groupements économiques régionaux et par une coopération fonctionnelle qui symbolise l'affinité et la communauté d'intérêts existant entre États en développement qui appartiennent à de tels mouvements d'intégration économique régionale,

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

1. *Prie instamment* les États contractants d'éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles d'affecter le développement ordonné et harmonieux du transport aérien international et de veiller à ce que les politiques et

législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit tenu dûment compte des caractéristiques particulières de celui-ci ;

2. *Prie instamment* les États contractants d'accepter pareilles désignations et à autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou plusieurs États, en particulier des États en développement, appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées ;

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

4. *Prie instamment* les États contractants d'envisager d'employer d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;

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

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

7. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, d'assister les États contractants qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation conjointes de services aériens internationaux, ou dont les entreprises de transport aérien concluent de tels arrangements, et de communiquer promptement aux États des renseignements sur pareils arrangements de coopération.

### **Section III. Diffusion des produits des compagnies aériennes**

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

#### Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

*Considérant* que, s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), l'OACI a œuvré de façon active pour que toutes les parties intéressées comprennent mieux les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que le mandat et le rôle particuliers de l'OACI dans le transport aérien international,

1. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI continue à explorer de futurs arrangements de réglementation et élabore des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;
2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international peut se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États contractants et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;
3. *Réaffirme* le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ;
4. *Prie instamment* les États contractants qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :
  - a) de veiller à la coordination interne au sein de leurs administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
  - b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;
  - c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États contractants de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce ;
  - d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international ;
  - e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'envisager de se servir de ces orientations ;
  - f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, qui se rapportent au transport aérien international ;
5. *Demande* à l'Organisation mondiale du commerce, et à ses États membres et observateurs de prendre dûment en considération :
  - a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation qui se produit aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional ;
  - b) les responsabilités constitutionnelles de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne sa sécurité et sa sûreté ;

- c) la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international et ses travaux permanents dans ce domaine ;
6. *Demande* au Conseil :
- a) de continuer à jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international ;
  - b) de suivre de façon proactive les faits nouveaux, en matière de commerce des services, susceptibles de toucher le transport aérien international, et d'informer les États contractants en conséquence ;
  - c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'Organisation mondiale du commerce et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

## **Section V. Élaboration des orientations de politique**

*L'Assemblée,*

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

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

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

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des politiques et éléments indicatifs élaborés par l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui sont contenus dans le Doc 9587 — *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;
2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ces politiques et éléments indicatifs soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants, et d'élaborer au besoin des orientations sur les questions émergentes d'intérêt général.

## **APPENDICE B**

### **Statistiques**

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour fournir à temps les statistiques demandées et de les soumettre par voie électronique chaque fois que cela est possible ;
2. *Demande* au Conseil, en faisant appel selon les besoins à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les statistiques recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États contractants, et d'établir les mesures nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, afin d'améliorer l'uniformité des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États contractants, ainsi que le fond et la forme des analyses ;
3. *Demande* au Conseil :
  - a) de continuer d'explorer les moyens d'établir une coopération plus étroite avec les autres organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des statistiques d'aviation ;
  - b) de prendre sur demande les dispositions appropriées pour faire aider les États contractants par des membres du Secrétariat, afin de permettre à ces États d'améliorer leurs statistiques d'aviation civile et leurs comptes rendus statistiques à l'Organisation.

## APPENDICE C

### Prévisions et planification économique

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que les États contractants ont besoin, à diverses fins, de prévisions mondiales et régionales sur l'évolution future de l'aviation civile,

*Considérant* que le Conseil, en s'acquittant de ses fonctions permanentes dans le domaine économique, doit prévoir l'évolution future susceptible d'exiger des mesures de la part de l'Organisation et doit prendre ces mesures en temps opportun,

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

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

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

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

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

## APPENDICE D

### Facilitation

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Considérant* que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant la sûreté et les programmes de conformité en matière d'immigration,

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

1. *Prie instamment* les États contractants de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;
2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États contractants en ce qui concerne l'administration des contrôles frontaliers, du fret et des passagers, et la protection de la santé des passagers et des équipages ;
3. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et de l'Annexe 17 — *Sûreté*, sont mutuellement compatibles et complémentaires ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ses spécifications et éléments indicatifs qui figurent dans le Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*, demeurent à jour compte tenu du progrès technologique et de continuer à explorer des solutions technologiques visant à améliorer les formalités de congé ;
5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Doc 9636 — *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, soit à jour et corresponde bien aux besoins des États contractants.

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

L'Assemblée,

*Considérant* que le passeport est le document officiel fondamental qui témoigne de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

*Considérant* que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

*Considérant* que les États Membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour améliorer la sécurité de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

*Considérant* qu'une coopération de haut niveau est nécessaire entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

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

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

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'intensifier leurs efforts pour garantir la sécurité et l'intégrité de leurs passeports, protéger leurs passeports contre la fraude et s'aider mutuellement dans le cadre de ces efforts ;
2. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 1, au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010 ;



3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que la date d'expiration des passeports non lisibles à la machine tombe avant le 24 novembre 2015 ;
4. *Prie instamment* les États contractants qui ont besoin d'aide dans le cadre du projet UIMRTD de contacter l'OACI d'urgence ;
5. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, en mettant en œuvre les SARP pertinentes de l'Annexe 9 et en élaborant des éléments indicatifs pour aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage ;
6. *Prie instamment* les États qui délivrent des passeports électroniques de s'inscrire au RCP de l'OACI ;
7. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de fournir de façon systématique et en temps opportun des données sur les passeports perdus ou volés au dispositif de recherche automatisée/à la base de données sur les documents de voyage volés d'Interpol.

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est nécessaire que les États contractants poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

*Considérant* que l'institution et l'intervention active de comités nationaux de facilitation sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

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

1. *Prie instamment* les États contractants d'instituer et d'utiliser des comités nationaux de facilitation, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins ;
2. *Prie instamment* les États contractants de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation d'autres organisations intergouvernementales d'aviation ;
3. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes dispositions nécessaires, par le truchement des comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés :
  - a) pour appeler régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
    - 1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
    - 2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;
  - b) pour prendre l'initiative des mesures d'application éventuellement nécessaires ;
4. *Prie instamment* les États contractants d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs comités nationaux de facilitation et d'autres comités de facilitation et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États contractants avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;
5. *Prie instamment* les États limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils pourraient avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;

6. *Prie instamment* les États contractants d'encourager leurs exploitants à continuer à coopérer intensivement avec les administrations publiques en vue :

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

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

8. *Prie instamment* les États et les exploitants, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement internationale.

## APPENDICE E

### Imposition

L'Assemblée,

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

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

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

*Considérant* que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation fait l'objet de la Résolution A36-22, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

*Considérant* que la résolution énoncée dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

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

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

## APPENDICE F

### Aéroports et services de navigation aérienne

#### Section I. Politique en matière de redevances

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Considérant* que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États contractants quant aux principes suivant lesquels les organismes qui fournissent des aéroports et des services de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent percevoir des redevances pour recouvrer leurs coûts et tirer d'autres revenus des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir,

*Considérant* que le Conseil a adopté et révisé lorsque c'était nécessaire, et publié dans le Doc 9082, la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*,

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

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

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne servent qu'à recouvrer les coûts de la fourniture de services à l'aviation civile et de la mise à sa disposition d'installations ;

4. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes mesures utiles conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ainsi que des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ;

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

## Section II. Aspects économiques et gestionnels

L'Assemblée,

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

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

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

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

*Considérant* que les États contractants confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées qui peuvent être moins averties et informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

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

1. *Rappelle* aux États contractants qu'en ce qui concerne les aéroports et les services de navigation aérienne ils restent les seuls responsables des engagements qu'ils ont pris en vertu de l'article 28 de la Convention, quelles que soient l'entité ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;

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

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

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

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

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

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

**APPENDICE G****Économie des transporteurs aériens**

L'Assemblée,

*Considérant* l'intérêt permanent que les usagers, y compris les organisations internationales qui s'intéressent au tourisme, à l'aviation et au commerce, manifestent pour le niveau des coûts d'exploitation, des tarifs et des recettes unitaires appropriées des transporteurs aériens internationaux,

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

*Considérant* que l'OACI a besoin de données sur les revenus, les coûts et l'exploitation des transporteurs aériens pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées en vue de la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

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

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

**APPENDICE H****Poste aérienne**

L'Assemblée,

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

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

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

**A36-22 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement**

**A36-13 : 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**

---

## PARTIE IV. FINANCEMENT COLLECTIF

<b>A1-65 : Politique relative à l'aide collective</b>
---

*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 radioélectrique à la navigation aérienne.

Le système d'aide technique et financière par l'intermédiaire de l'OACI n'exclut nullement la possibilité pour les États contractants d'assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'installations et services de navigation aérienne sur une base collective, sans avoir recours à l'OACI.

### 2. Définitions

Dans ce qui suit, on emploiera la terminologie définie ci-dessous :

Un État *demandeur* est un État qui fait une demande d'aide financière et technique soit de sa propre initiative soit à la suite d'une initiative du Conseil prise en vertu de l'article 69 de la Convention.

Un État *assisté* est un État qui reçoit une aide technique et financière par l'intermédiaire de l'OACI.

Un État *intéressé* est un État qui en réponse à une demande de l'OACI s'est déclaré disposé à envisager la possibilité de participer à un programme d'aide collective relatif à une installation ou un service de navigation aérienne.

L'État *participant* est l'État qui a consenti à contribuer à un programme d'aide collective.

### 3. Principes fondamentaux

L'aide financière et technique sera accordée conformément aux principes fondamentaux suivants :

3.1 L'adhésion purement volontaire des États contractants à tout projet d'aide financière et technique mis en œuvre par l'OACI est une règle fondamentale en la matière.

3.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale est, par le truchement du Conseil, l'organisme international auquel il appartient de déterminer si les installations et services actuels de navigation aérienne sont bien adaptés à l'exploitation des services aériens internationaux, quels sont les besoins nouveaux à cet égard, et de prendre, sans délai, des mesures en vue de répondre à ces besoins.

3.3 L'aide financière et technique accordée par l'OACI doit servir à créer et mettre en œuvre des installations et des services de navigation aérienne qui soient suffisants (et simplement suffisants) pour les besoins de la navigation aérienne, conformément aux standards établis et en tenant compte des pratiques recommandées en application de la Convention.

3.4 Aux termes de l'article 28 de la Convention, l'État contractant est responsable de l'établissement sur son propre territoire des installations et services de navigation aérienne. Tout État contractant devra utiliser jusqu'à l'extrême limite tous les moyens dont il dispose pour mettre sur pied les installations et les services de navigation aérienne nécessaires avant de faire appel à l'aide de l'OACI.

3.5 L'OACI prendra, si elle reçoit une demande à cet effet, des mesures en vue d'assurer une aide collective et d'organiser les installations et les services aériens nécessaires en haute mer, dans les régions de souveraineté indéterminée et exceptionnellement sur le territoire des États non contractants.

3.6 L'OACI devra s'assurer dans chaque cas que les circonstances justifient l'aide financière et technique de l'Organisation.

3.7 L'OACI ne mettra en œuvre le système d'aide financière et technique que si l'État assisté accepte de participer et de coopérer effectivement aux mesures qui permettent une création économique des installations et services.

3.8 L'OACI garantira aux États participants que leurs fonds seront utilisés sous son contrôle, afin que le but recherché soit atteint de la façon la plus économique.

3.9 Tout accord relatif à l'aide financière et technique de l'OACI devra, en principe, prévoir le paiement d'une taxe d'usage raisonnable à la charge de ceux qui utilisent les installations et services en cause. Celle-ci devra être établie d'après des règles analogues à celles qui sont de pratique courante dans les États contractants. Si la gratuité d'utilisation des installations et services similaires est habituellement accordée aux usagers, une telle pratique peut être provisoirement adoptée avec l'assentiment des États intéressés et pour une période de temps à fixer dans l'accord.

3.10 L'OACI s'efforcera dans toute la mesure du possible d'aider l'État assisté à exercer les droits qui lui sont dévolus aux termes de l'article 75 de la Convention.



#### 4. Règles générales

Les mesures prises par le Conseil en vertu du Chapitre XV de la Convention s'inspireront des règles générales exprimées ci-après :

##### 4.1. Règles financières

4.1.1 Dans chaque cas d'aide financière et technique, le Conseil examinera quelles sont les méthodes appropriées pour le financement des installations ou services de navigation aérienne nécessaires ; mais, en général, ce financement sera effectué sur une base collective par les États qui bénéficieront des installations ou services de navigation aérienne en cause.

4.1.2 La répartition des contributions en nature ou en espèces sera fixée par un accord entre les États participants, l'État assisté et l'OACI. Pour la détermination de ces contributions il y aura lieu de tenir compte des avantages obtenus.

4.1.3 Le terrain nécessaire à l'établissement ou au développement des installations ou services et qui sera fourni par l'État assisté aux termes de l'article 72 de la Convention, sera considéré comme constituant une part de sa contribution à l'organisation de ces installations ou services.

4.1.4 Tout accord en vue de fournir une aide collective doit prévoir la destination définitive du terrain, des bâtiments et de l'équipement prévus par cet accord, sans préjudice de l'application de l'article 75 de la Convention.

4.1.5 Tout accord d'assistance collective devra comporter une clause aux termes de laquelle les États participants devront rembourser à l'OACI tous les frais extraordinaires d'enquêtes, de négociations, de conférences et les autres dépenses relatives à la réalisation du projet.

4.1.6 Les frais d'exploitation et d'entretien d'une installation ou d'un service assurés grâce à l'OACI sur le territoire d'un État assisté devront, autant que possible, être supportés par cet État. Toutes les taxes d'usage mises en vigueur par l'État assisté seront perçues et utilisées conformément aux termes de l'accord en vertu duquel l'installation ou le service auront été organisés (voir paragraphe 3.9) ou, à défaut, conformément aux recommandations du Conseil.

4.1.7 L'État assisté ne pourra percevoir aucun droit de douane ni aucune autre taxe sur l'équipement ou le matériel nécessaires à la construction, à l'exploitation ou à l'entretien des installations ou services organisés grâce à l'OACI.

##### 4.2. Règles relatives à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des installations et services de navigation aérienne

4.2.1 La construction, l'exploitation et l'entretien des installations ou services ne seront entrepris par des personnes employées directement par l'OACI que dans des cas exceptionnels et lorsque des considérations d'efficacité ou d'autres facteurs importants l'exigeront impérativement.

4.2.2 L'OACI tiendra à jour une liste d'experts techniques établie d'après les noms soumis à l'OACI par les États contractants, afin de pouvoir obtenir rapidement, lorsque la nécessité se présentera, les conseils ou l'assistance technique requise.

4.2.3 Les contrats relatifs à l'exécution des travaux, à l'exploitation ou à l'entretien d'une installation ou d'un service assurés au moyen de fonds fournis sur une base collective par des États participants et par l'intermédiaire de l'OACI seront établis de préférence au nom du gouvernement de l'État assisté ; mais si cela est jugé impossible, le Conseil de l'OACI passera par l'intermédiaire d'un organisme public ou privé qui, sous le contrôle de l'OACI, prendra toutes les mesures nécessaires, procédera aux études, à la négociation de contrats, et dirigera la construction, l'exploitation et les travaux d'entretien des installations ou services en cause. Ces intermédiaires peuvent être des gouvernements,

organismes ou personnes compétentes agréées par les gouvernements des États participants et de l'État assisté. C'est seulement dans des cas exceptionnels que l'OACI passera le contrat en son propre nom.

4.2.4 En règle générale, les contrats seront passés après appel à la concurrence mais l'autorité chargée de passer un contrat sera libre de choisir le concurrent le plus qualifié pour exécuter le travail et ne sera pas tenue de traiter avec le moins-disant.

4.2.5 Lorsqu'un contrat doit être passé au nom du gouvernement d'un État assisté, les États participants peuvent exiger l'approbation préalable du Conseil.

4.2.6 Le personnel, les entrepreneurs, la main-d'œuvre et les matériaux de l'État assisté seront utilisés dans toute la mesure du possible, sous réserve de considérations d'efficacité et d'économie.

#### 4.3. *Règles relatives à la formation du personnel*

4.3.1 L'OACI aidera, s'il y a lieu, un État demandeur à former son personnel destiné à assurer l'exploitation et l'entretien des installations ou services de navigation aérienne, soit par l'intermédiaire d'un organisme public ou privé, soit, dans des cas exceptionnels, en fournissant ses propres instructeurs. Le contrat relatif à la formation du personnel sera établi conformément aux dispositions générales des paragraphes 4.2.3 et 4.2.6.

4.3.2 L'aide en cause peut comprendre :

4.3.2.1 La formation de personnel considérée comme faisant partie intégrante d'un projet comportant la construction ou l'exploitation et l'entretien d'installations ou services financés par l'intermédiaire de l'OACI.

4.3.2.2 La désignation par l'intermédiaire de l'OACI d'instructeurs destinés à assurer la formation du personnel sur le territoire d'un État demandeur.

4.3.2.3 La formation du personnel en dehors même du territoire de l'État demandeur.

4.3.3 Toute assistance pour la formation du personnel, assurée conformément aux termes du Chapitre XV de la Convention par le gouvernement d'un État ou par un organisme privé, sera fournie au nom de l'OACI et conformément aux standards prescrits par l'OACI.

#### 4.4. *Règles générales de procédure*

4.4.1 Toute demande d'aide financière et technique devra, avant de pouvoir être examinée par le Conseil, être assortie d'une documentation justificative faisant ressortir en particulier les mesures prises par l'État demandeur en application des principes formulés au paragraphe 3.4 ci-dessus.

4.4.2 Lorsqu'un État demandeur déposera une demande d'aide, et que le Conseil aura décidé qu'effectivement l'aide de l'OACI est nécessaire, ou lorsque l'OACI interviendra de sa propre initiative conformément aux termes de l'article 69 de la Convention, le Conseil devra tout d'abord porter le cas à la connaissance des États susceptibles d'être intéressés, et les inviter à formuler leurs observations dans un délai déterminé. La consultation portera en particulier sur la question de savoir si oui ou non l'État est disposé à participer à un programme d'aide collective aux installations et aux services considérés.

4.4.3 Le Conseil, après enquête, et s'il y a lieu expertise portant sur les divers éléments de l'affaire, devra poursuivre ses consultations avec les États intéressés et convoquer, s'il y a lieu, une conférence de ces États afin d'arriver à une décision rapide sur les mesures à prendre.

4.4.4 L'OACI fera tout le nécessaire pour que tous les États intéressés, y compris le demandeur, soient tenus au courant de tout ce qui concerne l'instruction de l'affaire ; en particulier l'État demandeur devra être mis en mesure de participer à toute enquête sur son territoire qui serait faite au cours de l'instruction.

**A14-37 : Élargissement de la participation des États usagers  
aux accords de financement collectif**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la politique de l'Organisation dans le domaine de l'aide collective reste en vigueur telle qu'elle est définie au Chapitre XV de la Convention et dans la Résolution A1-65,

*Considérant* que, conformément à cette politique, des accords ont été conclus pour le financement collectif de certains services de navigation aérienne dans diverses régions du monde,

*Considérant* que la plupart des États dits usagers dont les aéronefs survolent ces régions, et qui par conséquent tirent avantage desdits services, ont signé d'emblée lesdits accords ou y ont adhéré par la suite,

1. *Prend acte* avec satisfaction des efforts déployés par le Conseil et par son Président pour obtenir l'adhésion aux accords de financement collectif de tous les États usagers, efforts qui ont abouti dans certains cas ;
2. *Prie instamment* les États usagers qui 1) ne contribuent pas encore aux charges résultant de l'application des accords de financement collectif, ou 2) n'y contribuent qu'en partie conformément à des arrangements conclus antérieurement avec le Conseil, d'envisager aussitôt que possible d'adhérer à ces accords ou, en tout cas, de contribuer intégralement aux charges qui en résultent ;
3. *Charge* le Conseil de poursuivre ses efforts en vue d'obtenir la plus large participation possible des États usagers aux accords de financement collectif.

**A16-10 : Aspects économiques, financiers et de financement  
collectif de la mise en œuvre**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, dans ses Résolutions A12-5 (3 et 4) et A15-5 (1 et 2), elle a défini certaines politiques de l'Organisation concernant les aspects économiques, financiers et de financement collectif de la mise en œuvre, ainsi que l'application correspondante du Chapitre XV de la Convention,

*Considérant* que, par sa Résolution A15-2, elle a chargé le Conseil d'étudier et de lui soumettre, lors de sa session suivante, un nouveau texte dans lequel seraient classées et intégrées les résolutions en vigueur, y compris celles de sa 15<sup>e</sup> session,

*Considérant* que les politiques définies dans les résolutions mentionnées ci-dessus doivent être intégrées en une résolution unique qui indique sa politique permanente en la matière et que, à cette fin, les résolutions originales devraient être annulées en totalité ou en partie,

1. *Prie instamment* les États contractants, tant usagers que fournisseurs, d'examiner attentivement, notamment aux réunions régionales, la justification économique des installations et services de navigation aérienne projetés, de façon que les besoins bien fondés de l'aviation civile internationale soient satisfaits sans qu'il en résulte une dépense hors de proportion avec les avantages retirés et, à cet effet, invite le Conseil à aider les États, autant qu'il le pourra, lorsqu'ils examinent et évaluent les aspects économiques et financiers des plans régionaux ;
  2. *Rappelle* aux États contractants que, lorsqu'ils ne sont pas en mesure de s'acquitter par leurs propres moyens des obligations que leur impose la Convention en ce qui concerne la mise en œuvre des plans régionaux, ils devraient explorer la possibilité de réaliser cette mise en œuvre en recourant à des emprunts pour les dépenses en capital, à des organismes d'exploitation, à l'assistance technique, dans les différentes formes sous lesquelles elle peut être disponible, ou à d'autres moyens compatibles avec les dispositions de la Convention, avant de s'adresser à l'OACI pour faire appel aux mesures de financement collectif prévues au Chapitre XV de la Convention ;
  3. *Invite* les États contractants à demander des renseignements à l'OACI, selon les besoins, lorsqu'ils examineront ces différentes possibilités ;
  4. *Charge* le Conseil de guider et d'aider les États contractants au sujet du paragraphe 2 ci-dessus.
-

## **PARTIE V. QUESTIONS JURIDIQUES**

<b>A36-26 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique</b>
---

*L'Assemblée,*

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

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 36<sup>e</sup> 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 A31-15, A33-4 et A35-3.

### **APPENDICE A**

#### **Politique générale**

*L'Assemblée,*

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

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

*Réaffirme* le rôle important du droit dans la prévention et la résolution des conflits et des différends entre les nations et les peuples du monde, et en particulier dans la réalisation par l'Organisation de ses buts et objectifs.

### **APPENDICE B**

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

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

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

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

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

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

## APPENDICE C

### Ratification des instruments internationaux de l'OACI

*L'Assemblée,*

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

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

*Reconnaissant* l'importance de ces amendements pour l'aviation civile internationale, en particulier pour la viabilité de la Convention de Chicago, et le besoin urgent corrélatif d'accélérer l'entrée en vigueur des amendements qui ne sont pas encore en vigueur,

*Reconnaissant* la nécessité d'accélérer la ratification et l'entrée en vigueur des instruments de droit aérien élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

*Consciente* du fait que seule une participation universelle à ces Protocoles d'amendement et autres instruments permettrait d'obtenir l'unification des règles internationales qu'ils contiennent et d'en rehausser les avantages,

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les amendements de la Convention de Chicago qui ne sont pas encore en vigueur (c'est-à-dire ceux qui introduisent les paragraphes finals relatifs aux textes arabe et chinois) ;

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les Protocoles qui introduisent les articles 3 *bis* et 83 *bis* et qui portent amendement des articles 50, alinéa a) (1990), et 56 (1989) de la Convention de Chicago ;

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier aussitôt que possible les autres instruments de droit aérien international, en particulier la Convention de Montréal de 1999 et les instruments du Cap de 2001 ;

*Prie instamment* les États qui ont ratifié les instruments en question de fournir au Secrétaire général des exemplaires du texte et des documents qu'ils ont utilisés dans le processus de ratification et d'application de ces instruments et qui pourraient aider d'autres États à accomplir le même processus en leur servant d'exemple ;

*Charge* le Secrétaire général de prendre, en coopération avec les États, toutes les mesures pratiques qui sont à la portée de l'Organisation afin d'apporter, sur demande, une assistance aux États contractants qui éprouvent des difficultés dans le processus de ratification et d'application des instruments de droit aérien, notamment en organisant des ateliers et des séminaires régionaux ou en y participant afin de contribuer à l'avancement du processus de ratification des instruments de droit aérien international.

## APPENDICE D

### Enseignement du droit aérien

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'enseignement spécialisé du droit aérien est d'une importance considérable pour l'Organisation et les États, et qu'il est souhaitable d'encourager la connaissance de cette matière importante,

*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 ;

*Demande instamment* aux États d'adopter les mesures permettant d'atteindre le but indiqué ci-dessus ;

*Lance un appel* aux États contractants et aux parties intéressées pour qu'ils contribuent au Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales.

## APPENDICE E

### Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* que, en vertu du Préambule et de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, l'un des buts et objectifs de l'Organisation est d'encourager la planification et le développement du transport aérien international de façon à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

*Constatant* l'augmentation du nombre et de la gravité des incidents dans lesquels sont impliqués des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord d'aéronefs civils,

*Considérant* les implications de ces incidents pour la sécurité des aéronefs et des passagers et de l'équipage qui se trouvent à bord,

*Consciente* du fait que les lois et règlements nationaux et internationaux en vigueur dans de nombreux États ne sont pas suffisants pour traiter efficacement de ce problème,

*Reconnaissant* d'une part la situation spéciale des aéronefs en vol et les risques inhérents à celle-ci, et d'autre part la nécessité d'adopter des mesures adéquates de droit national afin de permettre aux États de traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord des aéronefs,

*Encourageant* l'adoption de règles juridiques nationales permettant aux États d'exercer leur compétence pour traduire en justice les auteurs d'actes criminels et d'infractions constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord d'aéronefs immatriculés dans d'autres États,

*Prie instamment* tous les États contractants d'adopter dès que possible des lois et règlements nationaux visant à traiter efficacement le problème des passagers indisciplinés ou perturbateurs, en incorporant dans la mesure du possible les dispositions ci-après ;

*Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils traduisent en justice toutes les personnes au sujet desquelles ils ont des motifs raisonnables de croire qu'elles ont commis l'une quelconque des infractions indiquées dans les lois et règlements nationaux ainsi promulgués, et qui relèvent de leur compétence conformément à ces lois et règlements.

### **Législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils**

#### **Section 1 : Voies de fait et autres actes d'agression contre un membre d'équipage à bord d'un aéronef civil**

Commets une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 2) refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant d'aéronef, ou par un membre d'équipage au nom du commandant d'aéronef, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord.

#### **Section 2 : Voies de fait et autres actes qui compromettent la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord d'un aéronef civil**

- 1) Commets une infraction toute personne qui accomplit, à bord d'un aéronef civil, un acte de violence physique contre une personne, un acte d'agression sexuelle ou un acte d'agression d'enfant.
- 2) Commets une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil, si un tel acte risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord, ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef :
  - a) voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre une autre personne ;
  - b) endommagement ou destruction délibérés de biens ;
  - c) consommation de boissons alcooliques ou de drogues menant à une intoxication.

#### **Section 3 : Autres infractions commises à bord d'un aéronef civil**

Commets une infraction toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :



- 1) fumer dans les toilettes, ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 2) détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 3) utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

#### Section 4 : Compétence

1. (Nom de l'État) est compétent pour connaître de toute infraction mentionnée aux sections 1, 2 et 3 de la présente loi si l'acte qui constitue une infraction a été commis :

- 1) à bord de tout aéronef civil immatriculé en (nom de l'État) ; ou
- 2) à bord de tout aéronef civil loué avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement en (nom de l'État) ou qui, s'il n'a pas de principal établissement, a sa résidence permanente en (nom de l'État) ; ou
- 3) à bord de tout aéronef civil se trouvant sur le territoire de (nom de l'État) ou survolant ce territoire ; ou
- 4) à bord de tout autre aéronef civil en vol en dehors du territoire de (nom de l'État), si :
  - a) le prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef est en (nom de l'État) ; et si
  - b) le commandant d'aéronef a remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités compétentes de (nom de l'État), a demandé à ces autorités d'engager des poursuites contre l'auteur présumé de l'infraction et a affirmé qu'aucune demande semblable n'a été ni ne sera présentée par lui-même ou par l'exploitant à aucun autre État.

2. Aux termes de la présente section, l'aéronef est considéré comme « en vol » depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage.

## APPENDICE F

### Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

L'Assemblée,

*Considérant* que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne, a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1991, et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne, en 2003,

*Considérant* que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS) et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

*Considérant* que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

1. *Reconnait* l'importance du troisième point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multilatéraux régionaux, de la création d'un cadre juridique », ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet ;
2. *Réaffirme* qu'il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour cette raison ;
3. *Invite* les États contractants à envisager aussi de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago et le droit international public ;
4. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;
5. *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;
6. *Charge* le Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et les autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ;
7. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;
8. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention de Chicago).

**A7-5 : Constitution révisée du Comité juridique**

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

**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<sup>e</sup> 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 régitte la mise en œuvre du GNSS ;
4. *Reconnaît* la décision du Conseil en date du 10 juin 1998 autorisant le Secrétaire général à constituer un groupe d'étude sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM ;
5. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives, et en commençant par un groupe d'étude du Secrétariat :
  - a) de donner suite, sans délai, aux recommandations de la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ainsi qu'aux recommandations formulées par le LTEP, notamment en ce qui concerne les questions institutionnelles et de responsabilité ;
  - b) d'étudier la mise en place d'un cadre juridique approprié pour le long terme, propre à régir l'exploitation des systèmes GNSS, notamment sous la forme d'une Convention internationale, et de présenter des propositions dans ce sens en temps utile pour qu'elles soient examinées à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

**A33-20 : Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre**

L'Assemblée,

*Considérant* que dans son article 44 la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prend pour objectifs la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'économie du transport aérien,

*Considérant* que les événements tragiques du 11 septembre 2001 ont perturbé les activités des compagnies aériennes dans le monde,

*Considérant* qu'une couverture complète des risques de guerre n'est plus offerte aux compagnies aériennes et aux autres fournisseurs de services sur les marchés mondiaux des assurances,

*Considérant* que dans une lettre datée du 21 septembre 2001 adressée aux États l'OACI lançait un appel à tous les États contractants afin qu'ils prennent les mesures nécessaires pour assurer que l'aviation et les services de transport aérien ne soient pas perturbés et pour soutenir les compagnies aériennes et, au besoin, les autres parties, en s'engageant à couvrir les risques qui ne sont plus garantis dans les circonstances actuelles, jusqu'à ce que le marché des assurances se stabilise,

*Considérant* que de nombreux États contractants du monde ont donné suite à cet appel et fourni une assistance aux compagnies aériennes et aux autres parties,

*Considérant* que les mesures adoptées par les États contractants pour fournir une assistance aux compagnies aériennes et aux autres parties sont essentiellement des mesures à court terme qui diffèrent les unes des autres,

*Considérant* qu'il est donc souhaitable d'élaborer une approche coordonnée à court et moyen terme pour aider les compagnies aériennes et les autres parties dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre,

1. *Invite instamment* les États contractants à mettre au point ensemble une approche plus durable et coordonnée à l'important problème que constitue l'apport d'une assistance aux compagnies aériennes et aux autres fournisseurs de services dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre ;
  2. *Charge le* Conseil d'établir d'urgence un groupe spécial qui devra examiner les questions évoquées au paragraphe précédent et faire rapport au Conseil en lui présentant des recommandations le plus tôt possible ;
  3. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général à prendre toutes autres mesures jugées nécessaires ou souhaitables.
-

## **PARTIE VI. COOPÉRATION TECHNIQUE**

<b>A36-17 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI</b>
--

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'ont été appliquées des mesures de transition vers une nouvelle politique de coopération technique et que, dans sa Résolution A33-21, confirmée par sa Résolution A35-20, elle a chargé le Conseil de préparer à son attention une résolution refondue concernant toutes les activités et tous les programmes de coopération technique,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI, telles qu'elles existent à la clôture de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Déclare* que la présente résolution remplace les Résolutions A16-7, A24-17, A26-16, A27-18, A27-20, A35-20 et A35-21.

### **APPENDICE A**

#### **Le Programme de coopération technique de l'OACI**

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Considérant* que la Résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social (ECOSOC) du 15 août 1949, approuvée par l'Assemblée générale dans sa Résolution du 16 novembre 1949 et ratifiée par l'Assemblée de l'OACI dans sa Résolution A4-20, chargeait toutes les organisations du système des Nations Unies de participer pleinement au Programme élargi d'assistance technique (PEAT) pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a commencé à réaliser des projets de coopération technique en 1951 avec des fonds provenant du compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique, créé au titre de la Résolution ci-dessus,

*Considérant* qu'en raison des déficits importants enregistrés de 1983 à 1995, il a fallu définir une nouvelle politique de coopération technique et une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique,

*Considérant* que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique, ratifiée par l'Assemblée à sa 31<sup>e</sup> session et fondée sur la mise en place progressive du concept de personnel essentiel, sur l'intégration de la

Direction de la coopération technique à la structure de l'Organisation et sur la création d'un mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que sur la nouvelle structure organisationnelle appliquée à la Direction de la coopération technique dans les années 1990, a réduit les coûts de façon significative et amélioré sensiblement la situation financière du Programme de coopération technique,

*Considérant* que les objectifs de cette nouvelle politique ont mis l'accent sur l'importance du Programme de coopération technique dans la mise en œuvre au niveau mondial des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ainsi que sur le développement de l'infrastructure et des ressources humaines de l'aviation civile des États en développement qui ont besoin de l'aide de l'OACI,

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

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

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

*Considérant* que la normalisation et le contrôle de la mise en œuvre des SARP demeurent des fonctions importantes de l'Organisation et que l'accent a été mis sur le rôle de l'OACI en vue de la mise en œuvre et du soutien des États contractants,

#### *Programme de coopération technique*

1. *Reconnaît* l'importance du Programme de coopération technique pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation ;
2. *Réaffirme* que le Programme de coopération technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile ;
3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer le Programme de coopération technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets ;
4. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale ;
5. *Affirme* que l'amélioration de la coordination de la coopération technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, et par un renforcement de la coopération ainsi que par une coordination plus étroite entre le Programme de coopération technique et d'autres programmes d'assistance de l'OACI afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;
6. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC, et que l'appui du budget du Programme ordinaire ne soit sollicité qu'en dernier recours ;
7. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique ;



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

8. *Recommande* aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile dans le domaine de l'assistance technique, et *prie* le Secrétaire général de poursuivre ses démarches auprès de ces entités ainsi qu'auprès des États bénéficiaires potentiels, afin que des fonds soient affectés au développement de l'aviation civile, l'OACI jouant le rôle d'agent d'exécution ;

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

*Élargissement des activités de coopération technique de l'OACI*

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

11. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les Objectifs stratégiques de l'OACI, et que l'assistance fournie par l'OACI devrait englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI et *demande* au Secrétaire général d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques ;

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

*Accords de coopération technique*

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

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

**APPENDICE B****Financement du Programme de coopération technique**

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

*Considérant* que l'Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique identifiés selon les besoins afin d'appuyer la mise en œuvre des SARP et des installations et services énoncés dans les plans de navigation aérienne, ainsi que la mise en œuvre des recommandations découlant d'audits de l'OACI et les mesures visant à corriger certaines des carences constatées,

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

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

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

2. *Demande* aux institutions de financement, aux États donateurs et aux autres partenaires du développement, notamment l'industrie et le secteur privé d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur transport aérien des pays en développement et *demande* au Président du Conseil, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec le PNUD afin que celui-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique de l'OACI ;

3. *Appelle l'attention* des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'aviation civile et, en tant que telle, reconnue par les Nations Unies comme l'autorité experte en matière de coopération technique pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile ;

4. *Prie instamment* les États contractants qui participent aux sources de financement d'appeler l'attention de leurs représentants auprès de ces organisations sur l'intérêt que présente une assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement de l'infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays ;

5. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être financés ;

6. *Encourage* les dispositions prises par les pays en développement pour se procurer à toutes les sources appropriées les fonds nécessaires au développement de leur aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles

dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible ;

7. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront au Programme de coopération technique d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États, contribuant ainsi davantage à la réalisation des Objectifs stratégiques et, en particulier, à la mise en œuvre des SARP et à la correction des carences constatées lors des audits ;

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

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

10. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;

11. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP).

## APPENDICE C

### Mise en œuvre du Programme de coopération technique

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

*Considérant* que la mise en œuvre des projets de coopération technique s'ajoute en complément aux initiatives du Programme ordinaire pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Considérant* que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils et assistance pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

*Considérant* qu'il est urgent de réaliser des activités de suivi effectives et correctives suite aux audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées,

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

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

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

*Considérant* que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction de la coopération technique, des conseils et de l'assistance dans les domaines traditionnels de la coopération technique et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent une assistance sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile ;
2. *Appelle l'attention* des États contractants sur l'assistance fournie par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et *prie instamment* le Conseil de continuer d'attribuer une priorité élevée à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire du Programme de coopération technique en raison des grands avantages que présentent ces projets ;
3. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et *rappelle* aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;
4. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région ;
5. *Invite instamment* les États qui reçoivent une assistance par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit prise dans les meilleurs délais au sujet des experts, de la formation et de l'acquisition des éléments, en conformité avec les conditions figurant dans les accords de projet ;
6. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer ;
7. *Demande* que les États contractants, en particulier les pays en développement, encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts du Programme de coopération technique de l'OACI ;
8. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors du Programme de coopération technique de l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI ;
9. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.

**A22-11 : Assistance internationale pour la remise en activité des aéroports internationaux et des installations et services connexes**

L'Assemblée,

*Considérant* que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

*Considérant* que la mise en œuvre des aéroports, des services de navigation aérienne, de météorologie et de télécommunications, ainsi que d'autres installations et services de navigation aérienne, est indispensable pour faciliter la navigation aérienne internationale,

*Considérant* qu'il se produit parfois des cas où des aéroports, ainsi que les installations et services de navigation aérienne connexes, sont endommagés ou perturbés par des sinistres majeurs et où les États intéressés ne sont pas en mesure de remettre en activité ces aéroports et ces installations et services sans une coopération internationale,

*Considérant* qu'il est de l'intérêt de tous les États contractants que l'activité de ces aéroports internationaux et des installations et services connexes soit rétablie le plus promptement possible,

1. *Prie instamment* tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir, sur demande adressée au Conseil par l'État en cause, une assistance immédiate à cet État, en mettant à sa disposition du personnel qualifié et du matériel opérationnel, afin de permettre une prompte et complète remise en activité de l'aéroport international, et notamment des installations endommagées ou détruites, jusqu'à ce que les services assurés dans le pays en cause aient été entièrement rétablis ;
2. *Charge* le Conseil d'établir dès que possible un plan d'urgence prévoyant la fourniture d'experts en exploitation et de matériel de secours afin d'apporter une assistance immédiate à l'État en cause, sur sa demande et à ses frais, pour la prompte remise en activité d'un aéroport international et d'installations et services connexes endommagés ou détruits, plan qui resterait en application jusqu'au rétablissement des services ainsi remplacés dans cet État ;
3. *Charge* le Conseil d'utiliser tous les moyens à sa disposition pour répondre à toute demande de cet ordre émanant d'un État ;
4. *Invite* tous les États contractants à fournir à de telles fins, à la demande du Conseil, le personnel et le matériel nécessaires pour aider les États en cause à remettre promptement en activité les aéroports internationaux et les installations et services connexes de navigation aérienne.

**A36-13, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)**

**A36-13, Appendice H : Formation aéronautique**

**A36-20, 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**

**A36-2 : 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**

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

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

**A36-11 : Connaissance de la langue anglaise pour les communications radiotéléphoniques**

## PARTIE VII. INTERVENTION ILLICITE

### QUESTIONS GÉNÉRALES

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

*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.

<b>A17-1 : Déclaration de l'Assemblée</b>
---

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le transport aérien civil international contribue à créer et préserver l'amitié et la compréhension parmi les peuples du monde et à promouvoir le commerce entre les nations,

*Considérant* que les actes de violence dirigés contre le transport aérien civil international et contre les aéroports et autres installations et services qu'il utilise en compromettent la sécurité, nuisent gravement à l'exploitation des services aériens internationaux et sapent la confiance des peuples du monde dans la sécurité du transport aérien civil international,

*Considérant* que les États contractants, devant le nombre croissant d'actes de violence dirigés contre le transport aérien international, éprouvent une grave préoccupation au sujet de la sécurité et de la sûreté dudit transport,

*Condamne* tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre les aéronefs employés dans le transport civil international, contre leurs équipages et contre leurs passagers ;

*Condamne* tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre le personnel de l'aviation civile, les aéroports civils et autres installations et services utilisés par le transport aérien civil international ;



*Lance un appel urgent* aux États pour qu'ils ne recourent, dans aucune circonstance, à des actes de violence dirigés contre le transport aérien civil international et contre les aéroports et autres installations et services servant ledit transport ;

*Lance un appel urgent* aux États pour qu'ils prennent, en attendant l'entrée en vigueur de conventions internationales appropriées, des mesures efficaces afin de décourager et prévenir de tels actes et d'assurer, conformément à leurs lois nationales, la poursuite de ceux qui commettent de tels actes ;

*Adopte* la déclaration suivante :

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

S'étant réunie en session extraordinaire pour faire face à la multiplication alarmante d'actes de capture illicite et de violence dirigés contre les aéronefs de transport aérien civil international, les installations aéroportuaires civiles et autres installations et services connexes,

Consciente des principes énoncés dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Reconnaissant la nécessité urgente de recourir à toutes les ressources de l'Organisation pour empêcher et décourager de tels actes,

*Solennellement*

1. Déplorent les actes qui sapent la confiance que les peuples du monde placent dans le transport aérien ;
2. Exprime ses regrets devant les pertes de vies humaines occasionnées par de tels actes et devant le préjudice et le dommage qu'ils causent à d'importantes ressources économiques ;
3. Condamne tous les actes de violence qui peuvent être dirigés contre les aéronefs employés dans le transport civil international, leurs équipages et leurs passagers, le personnel de l'aviation civile, les aéroports civils et autres services et installations utilisés par le transport aérien civil international ;
4. Reconnaît la nécessité urgente de l'accord général des États pour réaliser une large coopération internationale dans l'intérêt de la sécurité du transport aérien civil international ;
5. Demande une action concertée de la part des États pour mettre fin à tous les actes qui compromettent le développement sûr et ordonné du transport aérien civil international ;
6. Demande que, pour empêcher et décourager de tels actes, les décisions et recommandations adoptées au cours de la présente session soient appliquées aussi rapidement que possible.

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

**A34-1 : Utilisation des fonds conservés dans le compte distinct établi conformément au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A33-27 de l'Assemblée**

**POLITIQUE PERMANENTE RELATIVE À L'INTERVENTION ILLICITE****A36-20 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite**

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle que cette politique existe à la clôture de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-9.

**APPENDICE A****Politique générale**

L'Assemblée,

*Considérant* que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sûreté générale,

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

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

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

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

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

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note* avec horreur des actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États contractants doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;
4. *Invite* tous les États contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires, bailleurs de fonds et conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI pour faciliter la solution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États contractants au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre à titre urgent et prioritaire ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, en particulier la mise en œuvre du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. *Se félicite* de l'intégration de 48 % du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au budget ordinaire et demande au Conseil de considérer l'intégration totale comme étant un paramètre essentiel de l'établissement du budget du triennat 2011-2013 ;
8. *Prie instamment* tous les États contractants de continuer à soutenir le Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, en signant avec l'Organisation des protocoles de financement volontaire car la mise en œuvre totale du Plan continuera à dépendre des contributions volontaires jusqu'à ce qu'il soit entièrement inclus dans le budget ordinaire.

## APPENDICE B

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

#### a) *Instruments juridiques internationaux*

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la protection de l'aviation civile contre les interventions illicites a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour*

la répression de la capture illicite d'aéronefs (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988) ainsi que par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

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

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

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

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

L'Assemblée,

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

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

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

## APPENDICE C

### Mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. *Prie instamment* les États contractants d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le Manuel de sûreté de l'OACI et disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

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

6. *Lance un appel* aux États contractants, tout en respectant leur souveraineté, pour qu'ils réduisent au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d'une interprétation non homogène des normes en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;

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

8. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :
- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
  - b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;
  - c) de convoquer des séminaires régionaux de sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés ;
  - d) d'élaborer et de mettre à jour le Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation et les maquettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) ;
  - e) de superviser et de développer le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation de bons niveaux de coopération ;
  - f) de continuer d'analyser les menaces potentielles contre l'aviation civile et les mesures préventives appropriées, comprenant notamment l'accès des employés aux zones réglementées, les menaces visant les zones non réglementées, les MANPADS, l'inspection/filtrage efficace des passagers, des bagages et du fret, et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et des fournisseurs de services ;
9. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs, en particulier des éléments indicatifs détaillés sur les liquides, les gels et les aérosols destinés à aider les États contractants à réagir aux menaces émergentes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;
10. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'examiner à bref délai son mandat et ses principales méthodes de travail en vue d'éliminer les contraintes perçues comme limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation.

## APPENDICE D

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

a) *Actes d'intervention illicite*

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye et de Montréal, et du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ;
3. *Recommande* que les États tiennent compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils définissent la politique et les plans d'urgence à adopter pour s'opposer aux actes d'intervention illicite ;
4. *Invite instamment* les États contractants à porter assistance aux aéronefs qui font l'objet d'un acte de capture illicite, notamment à leur fournir les aides à la navigation et les services de la circulation aérienne et à autoriser leur atterrissage ;
5. *Invite instamment* les États contractants à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur leur territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;
6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;
7. *Invite instamment* les États contractants à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;
8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État contractant à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement ou d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;
9. *Demande* aux États contractants de continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

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

L'Assemblée,

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

1. *Note* avec préoccupation que de nombreux États touchés par des actes d'intervention illicite ne communiquent souvent pas au Conseil les comptes rendus officiels sur ces actes ;
2. *Prie instamment* les États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi qu'en vertu de l'Annexe 17, de communiquer dès que possible au Conseil, à la suite d'actes d'intervention illicite, tous renseignements utiles requis par ces articles et les SARP afin que le Secrétariat puisse disposer de renseignements exacts et complets et analyser les tendances et les menaces émergentes visant l'aviation civile ;
3. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, d'inviter les États concernés à communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire ;

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

## APPENDICE E

### Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP à la suite du cycle initial d'audits à la fin de 2007, en se fondant sur le principe de l'universalité, tout en reconnaissant que les États n'ont pas tous besoin d'être audités avec la même fréquence ; en mettant l'accent, dans la mesure du possible, sur la capacité d'un État d'assurer une supervision nationale appropriée de ses activités de sûreté de l'aviation par la mise en œuvre efficace des éléments essentiels d'un système de supervision de la sûreté ; et en élargissant les audits futurs afin d'y inclure les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui ont trait à la sûreté ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États continue d'être validée par des visites de suivi ou par d'autres moyens ;
5. *Prie instamment* tous les États contractants de soutenir pleinement l'OACI en acceptant les missions d'audit programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés, en facilitant le travail des équipes d'audit, et en préparant et soumettant à l'OACI un plan d'action correctrice approprié visant à pallier les carences constatées durant les audits ;
6. *Prie instamment* tous les États contractants de faire part, de manière appropriée et en conformité avec leur souveraineté, à la demande d'un autre État, des résultats de l'audit effectué par l'OACI et des mesures correctrices prises par l'État audité ;
7. *Charge* le Conseil d'envisager l'introduction d'un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, en conciliant le besoin des États d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté ;
8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP.

## APPENDICE F

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

L'Assemblée,

*Considérant* que la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale nécessite des ressources financières et la formation de personnel,

*Considérant* que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté et la sûreté aéroportuaire selon les conclusions des rapports du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ;
2. *Invite* les pays développés à prêter assistance aux pays qui ne sont pas à même de mettre à exécution les programmes de mesures techniques recommandées pour la protection des aéronefs au sol et en particulier pour l'acheminement des passagers, de leurs bagages de cabine et bagages enregistrés, du fret, de la poste, des envois par coursiers et envois exprès ;
3. *Invite* les États contractants à envisager de demander l'aide de la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD), d'autres organisations internationales telles que le Programme des Nations Unies pour le développement, et du Programme de coopération technique pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

4. *Invite* les États contractants à tirer profit des mesures d'assistance à court terme offertes dans le cadre du Programme ISD et des projets d'assistance aux États à plus long terme offerts au titre du Programme de coopération technique pour remédier aux carences observées durant les audits ;
5. *Prie instamment* tous les États qui en ont les moyens d'accroître l'aide technique, financière et matérielle apportée aux pays qui en ont besoin pour améliorer la sûreté de l'aviation, au moyen d'initiatives bilatérales et multilatérales qui sont entièrement coordonnées, par l'intermédiaire du Programme ISD de l'OACI ;
6. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI (CFSA) pour assurer la formation en sûreté ;
7. *Prie instamment* la communauté internationale d'envisager d'accroître l'assistance aux États et de renforcer la coopération entre eux, pour qu'ils puissent profiter de la réalisation des buts et objectifs de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, en particulier par le biais de la Commission internationale technique des explosifs (CITE).

## APPENDICE G

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

L'Assemblée,

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

*Considérant* que les accords bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport commercial international des passagers, des bagages, du fret et de la poste par la voie aérienne,

*Considérant* que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords bilatéraux sur les services aériens,

1. *Reconnaît* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États contractants ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait, de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation, créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État ;
4. *Prie instamment* le Conseil, par le truchement des bureaux régionaux, de promouvoir des initiatives permettant la création de plateformes technologiques pour l'échange entre les États contractants de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

5. *Recommande* que le Conseil continue :
- a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
  - b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
  - c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;
6. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et émergentes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

## APPENDICE H

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

*L'Assemblée,*

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

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), l'Union postale universelle (UPU), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
2. *Charge* le Conseil de tenir compte de l'Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) du G8 et de poursuivre sa collaboration avec ce groupe et d'autres groupes d'États appropriés tels que l'Initiative pour le commerce sûr dans la région Asie-Pacifique (STAR) dans leurs travaux liés à l'élaboration de contre-mesures pour faire face à la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) et pour encourager leur mise en application par tous les États contractants ;
3. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité du contre-terrorisme des Nations Unies (CTC) dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme.

<b>A36-18 : Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation</b>
---

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver l'amitié et l'entente entre les nations et les peuples du monde, mais que des abus d'utilisation peuvent en faire une menace pour la sûreté générale,

*Considérant* que la menace d'actes terroristes, la capture illicite d'aéronefs et autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, y compris les actes visant à détruire des aéronefs ainsi que ceux visant à utiliser des aéronefs comme armes de destruction, ont une incidence négative grave sur la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettent en danger la vie des personnes à bord et au sol, et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

*Rappelant* sa Résolution A35-10,

*Entérinant* le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, adopté par le Conseil pour faire face d'urgence aux menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur l'aviation civile, en particulier la création d'un Programme universel OACI d'audits de sûreté concernant entre autres les arrangements de sûreté aux aéroports et les programmes de sûreté de l'aviation civile, l'examen de la pertinence des conventions existantes concernant la sûreté de l'aviation et l'examen du programme de sûreté de l'aviation de l'OACI, y compris de l'Annexe 17 et des autres Annexes à la Convention qui se rapportent à ce sujet,

*Convaincue* que la sûreté de l'aviation demeure un programme critique et prioritaire de l'OACI et qu'il faut établir et exécuter au cours du prochain triennat des programmes traitant des questions identifiées dans la Résolution A35-10 de l'Assemblée,

*Notant* que le Secrétaire général avait intégré près de 50 % du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au budget ordinaire et que le financement nécessaire pour exécuter le programme de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation ne pouvait être totalement inclus dans le budget ordinaire pour 2008-2010 en raison de contraintes budgétaires et financières,

1. *Remercie* les États contractants de leurs généreuses contributions volontaires en ressources humaines et financières, lesquelles devraient atteindre au moins 4,6 millions \$US à la fin de 2008, aux fins de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au cours du triennat 2008-2010 ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants de fournir, dès que possible et de préférence dans le cadre de leur contribution de 2008, des contributions volontaires afin de financer l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, le montant suggéré de ces contributions volontaires étant fondé sur le barème des contributions de 2008 approuvé par l'Assemblée pour le budget ordinaire ;
3. *Prie instamment* tous les États contractants de s'engager d'avance à faire des contributions volontaires et de les verser au début de 2008 de façon à garantir la planification et l'exécution appropriées du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ;
4. *Prie instamment* le Conseil de promouvoir la durabilité à long terme du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation en continuant à incorporer progressivement les besoins de financement dans le budget ordinaire, et *demande* en conséquence que le Secrétaire général formule des propositions spécifiques pour leur intégration complète lors de la préparation du budget-programme pour 2011-2013 ;
5. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-10.

**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

<b>A36-19 : Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)</b>
---

*L'Assemblée,*

*Exprimant* sa profonde inquiétude devant la menace posée à l'aviation civile à l'échelle mondiale par les actes terroristes, et en particulier la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS), les autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars,

*Rappelant* les Résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies 61/66 sur le commerce illicite des armes légères et de petit calibre sous tous ses aspects, 60/77 sur la prévention de l'accès aux systèmes portatifs de défense aérienne, de leur transfert et de leur utilisation illicites, 61/71 sur l'assistance aux États pour l'arrêt de la circulation illicite et la collecte des armes légères et de petit calibre, et 60/288 sur la Stratégie mondiale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme,

*Prenant note* de l'Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre (A/60/88) et de l'Arrangement de Wassenaar sur les contrôles à l'exportation d'armes conventionnelles et de biens et technologies à double usage, Éléments pour les contrôles à

l'exportation de MANPADS, ainsi que de la Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes,

*Notant* avec satisfaction les efforts faits par d'autres organisations internationales et régionales en vue de mettre au point une riposte plus complète et harmonisée à la menace posée contre l'aviation civile par les MANPADS,

*Reconnaissant* que la menace particulière des MANPADS appelle une démarche globale et des politiques responsables de la part des États,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures nécessaires pour exercer un contrôle strict et efficace sur l'importation, l'exportation, le transfert ou le retransfert et la gestion des stocks des MANPADS et sur la formation et les technologies connexes, ainsi que pour limiter le transfert des capacités de production des MANPADS ;
2. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils coopèrent aux niveaux international, régional et sous-régional, afin de renforcer et de coordonner les efforts internationaux visant à mettre en œuvre des contre-mesures soigneusement choisies pour leur efficacité et leur coût, et à combattre la menace posée par les MANPADS ;
3. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils prennent les mesures nécessaires pour assurer la destruction des MANPADS non autorisés sur leur territoire, aussitôt que possible ;
4. *Prie instamment* tous les États contractants de mettre en œuvre l'Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre illicites visées par la Résolution 61/66 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur le commerce illicite des armes légères et de petit calibre sous tous ses aspects ;
5. *Prie instamment* tous les États contractants d'appliquer les principes définis dans les Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS de l'Arrangement de Wassenaar ;
6. *Charge* le Conseil de demander que le Secrétaire général suive de manière permanente la menace posée à l'aviation civile par les MANPADS, élabore continuellement des mesures appropriées pour lutter contre cette menace et invite périodiquement les États contractants à informer l'Organisation de l'état de mise en œuvre de la résolution et des mesures prises pour satisfaire ses besoins ;
7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-11.

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

L'Assemblée,

*Reconnaissant* l'importance de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection dans la prévention des actes illicites contre l'aviation civile,

*Consciente* de la proposition actuelle faite par la Commission technique internationale des explosifs d'amender l'annexe technique à la Convention afin d'augmenter la concentration minimale requise du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse,

*Tenant compte* du fait qu'il est souhaitable de préserver un régime uniforme pour le système de détection des explosifs, notamment après l'amendement de l'annexe technique,

*Notant* la recommandation du Comité juridique sous sa forme approuvée par le Conseil, selon laquelle l'article IV de la Convention devrait être appliqué mutatis mutandis aux explosifs qui ne sont pas marqués conformément aux dispositions amendées de l'annexe technique,

*Prie instamment* les États contractants de l'OACI qui sont parties à la Convention d'en appliquer l'article IV dans leurs relations mutuelles de la manière suivante :

- 1) Les explosifs qui, au moment de la fabrication, répondaient aux exigences de la 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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**





## **PARTIE VIII. 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 du service pour le personnel de l'Organisation permanente,

*Attendu* que l'Assemblée prend note du fait qu'il n'a pas été possible pour l'Organisation provisoire d'atteindre, dans le recrutement du personnel du Secrétariat, le degré d'internationalisation souhaitable,

*L'Assemblée décide en conséquence :*

1. d'entériner en principe les règlements du personnel élaborés par le Conseil intérimaire et de préconiser leur maintien, sauf modification éventuelle par décision du Conseil ;
2. que des règlements relatifs au personnel soient établis sur une base permanente en s'inspirant des règlements de l'Organisation provisoire et en tenant compte, entre autres, des recommandations contenues dans le Rapport final de la Commission n° 5 (Doc 4383 A1-AD/29) ;
3. que le Conseil doit établir une réglementation afférente au détachement du personnel qualifié des États contractants auprès du Secrétariat, dans tous les cas où de telles mesures serviraient les intérêts de l'Organisation.

**A36-28 : Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil**

L'Assemblée,

*Tenant compte* de la Résolution 51/241 « Renforcement du système des Nations Unies » adoptée à l'unanimité en 1997 par l'Assemblée générale des Nations Unies, qui recommande de fixer le mandat des chefs de l'administration des programmes, fonds et autres organismes relevant de l'Assemblée ou du Conseil économique et social des Nations Unies à quatre ans dans tous les cas, ce mandat étant renouvelable une fois, et qui encourage les institutions spécialisées des Nations Unies à envisager d'établir des mandats de durée uniforme et limités en nombre pour le chef de leur secrétariat,

*Considérant* que, en vertu de l'article 58 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), l'Assemblée peut établir les règles suivant lesquelles le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi du Secrétaire général,

*Considérant* que, les 2 et 9 juin 2006, le Conseil a décidé que le Secrétaire général est nommé pour un mandat fixé à trois ou quatre ans, et qu'un Secrétaire général qui a rempli deux mandats ne peut pas être nommé pour un troisième mandat,

*Considérant* que l'article 51 ne spécifie pas le nombre de fois qu'un Président du Conseil peut être réélu, ce qui laisse la possibilité d'appliquer en pratique une limite raisonnable,

*Reconnaissant* qu'il est souhaitable et approprié d'établir des limites au nombre des mandats du Secrétaire général et du Président du Conseil parce que, tout en laissant aux titulaires un délai raisonnable pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil lorsqu'ils ont pris leurs fonctions, de telles limites contribueront à ce que l'OACI bénéficie périodiquement d'un regard neuf et d'une expertise nouvelle au plus haut niveau, ainsi que du plus large éventail de styles de direction et de la plus large diversité culturelle et régionale qu'apportera un changement régulier des titulaires des plus hautes fonctions,

*Reconnaissant* que, pour les mêmes raisons, il est souhaitable d'appliquer ces limites de façon telle que l'on ne puisse remplir plus de deux mandats complets dans l'une ou l'autre des fonctions de Président du Conseil et de Secrétaire général ou dans ces deux fonctions prises ensemble,

1. *Prend note* de la décision du Conseil fixant une limite de deux mandats à la fonction de Secrétaire général, tout en conservant la latitude de faire varier la durée de ces mandats entre trois et quatre ans, étant entendu qu'un mandat de quatre ans serait exceptionnel ;
2. *Demande* au Conseil de maintenir cette décision en vigueur ;
3. *Invite instamment* les États contractants à ne pas proposer comme candidat, et *demande* au Conseil de ne pas admettre comme candidat à la présidence du Conseil quiconque aura rempli, à la date de la prise de fonctions, un total de deux mandats complets dans cette fonction ;
4. *Invite instamment* les États contractants à ne pas proposer comme candidat, et *demande* au Conseil de ne pas admettre comme candidat à la présidence du Conseil ou au poste de Secrétaire général quiconque aurait rempli, à la fin de son mandat, un total de plus de deux mandats complets à ces deux postes.

**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<sup>re</sup> 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.

<b>A24-20 : Respect et application du principe d'une représentation géographique équitable aux postes du Secrétariat de l'OACI</b>
--

*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.

<b>A36-27 : Égalité des sexes</b>
-----------------------------------

*L'Assemblée,*

*Rappelant* diverses déclarations et conventions de l'ONU qui demandent que les États éliminent la discrimination à l'égard des femmes, et qui appellent, notamment, le progrès des femmes dans tous les domaines, et en particulier demandent que les États veillent à ce que les femmes participent à la formulation de la politique gouvernementale et à la mise en œuvre de celle-ci, et qu'elles occupent des postes publics et exécutent des fonctions publiques à tous les niveaux du gouvernement,

*Rappelant* qu'entre autres choses la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

- a) a noté que le Conseil continuera de suivre les mesures prises pour la réalisation des objectifs et du plan d'action pour le recrutement et la situation des femmes à l'OACI ;
- b) a noté que le Secrétaire général des Nations Unies a prié instamment les organisations internationales et les institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OACI, d'établir des programmes afin d'atteindre la proportion idéale de 50 % de représentation féminine dans le système des Nations Unies ;
- c) a chargé le Secrétaire général d'élaborer un programme d'action positive calqué sur celui de la représentation géographique équitable ;
- d) a chargé le Conseil d'amender la Règle 4.1 du Code du personnel de l'OACI pour y mentionner le très nécessaire programme d'action positive, comme l'a demandé le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies ;
- e) a chargé le Secrétaire général d'étudier avec soin et d'établir des politiques favorables à la famille dans le contexte du Secrétariat de l'OACI ;

*Notant* les mesures déjà prises par le Secrétaire général conformément à ces directives et en particulier le fait que la Règle 4.1 du Code du personnel avait été modifiée pour rendre compte de ce que la « représentation équitable des deux sexes » doit aussi être assurée lorsqu'on envisage la nomination et la promotion de membres du personnel, et que des femmes ont été nommées à des organes consultatifs,

*Notant* la nomination d'une femme à un poste de directeur régional pour la première fois en 2006,

*Notant* la nomination de trois femmes à des postes de directeur au siège en 2007, ce qui porte le niveau de représentation des femmes aux postes de directeur de 0 % à 60 %,

*Notant* que le nombre de femmes nommées à des postes techniques était passé de 2 à 6 entre le 31 décembre 2004 et le 31 décembre 2006, portant le pourcentage du total des nominations de 22 % à 35 %,

*Notant* qu'en 2006, le Secrétaire général avait institué un Organe consultatif sur l'égalité et l'équité entre les sexes, et qu'en janvier 2007 cet organe consultatif avait présenté une Politique sur l'égalité et la parité des sexes, qui contient un certain nombre de recommandations adressées au Secrétaire général,

*Notant* que tous les États contractants avaient été contactés et sollicités pour identifier des femmes qualifiées et les encourager à se porter candidates à des postes du Secrétariat de l'OACI,

1. *Décide* :

- a) que le Conseil devrait continuer à suivre et à appuyer les mesures qui sont prises pour améliorer l'égalité des sexes à l'OACI, et qu'il est également encouragé à appuyer les propositions faites par le Secrétaire général suite aux recommandations de l'Organe consultatif sur l'égalité et l'équité entre les sexes ;
- b) que tous les efforts devraient être poursuivis par l'OACI pour parvenir à l'égalité et à l'équité entre les sexes, en respectant pleinement le principe de la représentation géographique équitable et en ayant à l'esprit que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a demandé instamment aux organisations internationales et aux institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OACI, d'établir des programmes afin d'atteindre l'objectif d'une représentation des sexes parfaitement équilibrée (50/50) à tous les niveaux ;
- c) que le Conseil et le Secrétaire général devraient continuer de faire avancer les travaux sur le programme d'action positive, qui devrait être redésigné Programme pour l'égalité des sexes, en tenant compte des directives existantes des Nations Unies, notamment quant à la parité des sexes ;
- d) que les politiques favorables à la famille déjà établies devraient continuer d'être développées dans le contexte du Secrétariat de l'OACI ;

2. *Réaffirme* son engagement déterminé pour la défense de l'égalité et de l'équité entre les sexes, conformément aux objectifs des Nations Unies ainsi que de l'Assemblée et du Conseil de l'OACI, et demande au Conseil de lui présenter à sa prochaine session un rapport sur les progrès réalisés dans ce domaine ;

3. *Encourage* les États à nommer des femmes pour les représenter à l'Assemblée, au Conseil et dans d'autres réunions ou organes de l'Organisation.

**A36-13, Appendice T : Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux**

**A1-51, Paragraphe 3 : Détachement de personnel**

#### **NOMINATIONS ET AVANCEMENT**

**A1-8 : Nominations et avancement au sein de l'OACI**

*Considérant* que l'article 58 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que sous réserve de toutes règles établies par l'Assemblée de l'OACI et conformément aux dispositions de la Convention, le Conseil de l'OACI

fixera les modes de nomination et de cessation d'emploi, les qualifications et les salaires, les indemnités et les conditions d'emploi du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'OACI et qu'il peut employer ou utiliser les ressortissants nationaux de tout État contractant,

*Considérant* que la présente Assemblée estime qu'il est souhaitable de définir d'une façon plus précise les méthodes de nomination et d'avancement du personnel de l'OACI,

*Considérant* que la procédure adoptée par le Conseil intérimaire de l'OPACI, suivant laquelle des bureaux de nomination et d'avancement avaient été créés pour procéder à l'examen des titres des candidats et pour donner son avis sur les nominations et l'avancement du personnel, est approuvée par l'Assemblée,

*En conséquence l'Assemblée décide :*

- a) que les nominations et l'avancement du personnel de l'Organisation celle du Secrétaire général exceptée, seront faites par le Secrétaire général après avoir examiné les avis exprimés à ce sujet par les bureaux de nomination et d'avancement qui seront créés dans ce but par le Conseil et qui se composeront des membres du Secrétariat que le Conseil peut choisir et fonctionneront suivant les règles de procédure que le Conseil jugera opportun d'établir ;
- b) que les nominations et l'avancement aux postes élevés du personnel susceptibles d'être fixés par le Conseil devront être soumis à l'approbation du Président du Conseil.

#### SUJETS DIVERS

**A3-9 : Caisse de prévoyance du personnel et caisse de pensions**

*La troisième Assemblée :*

5. *Décide* de déléguer au Conseil le pouvoir de choisir les membres du Comité des Pensions du personnel de l'OACI, qui, en vertu des dispositions de l'article 21 des Statuts de la Caisse commune des pensions du personnel des Nations Unies, doivent être choisis par l'Assemblée, ainsi que de fixer le nombre des membres dont ce comité sera composé.

**A1-14, Paragraphe 5 : Programme de familiarisation de l'OACI**





## **PARTIE IX. SERVICES LINGUISTIQUES ET ADMINISTRATIFS**

### **SERVICES LINGUISTIQUES**

<b>A31-17 : Niveau des services assurés dans les langues de travail de l'OACI</b>
---

*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.

<b>A22-30 : Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI</b>
--

*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.

<b>A22-29 : Emploi des langues à la Commission de navigation aérienne</b>
---

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'à sa 21<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>, 84<sup>e</sup> et 90<sup>e</sup> 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 œuvre dans des limites raisonnables,

*Considérant* qu'il importe, en conséquence, que les dispositions qui seront prises à cet effet le soient graduellement,

1. *Décide* le principe de la préparation et de la circulation des documents de travail de la Commission de navigation aérienne dans les quatre langues de travail de l'Organisation ;
2. *Charge* le Conseil, en conformité avec sa responsabilité en vertu de la Règle 23 du Règlement intérieur de la Commission de navigation aérienne, de contrôler la mise en œuvre progressive de cette décision, en s'efforçant de maintenir, et si possible, accroître l'efficacité de travail de la Commission.

**A16-16 : Textes français et espagnol de la Convention**

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

**Décision A21 : Emploi limité de l'arabe**

*(Voir Doc 9113, A21-EX, page 52, § 44:5)*

**Décision A23 : Utilisation de la langue arabe aux sessions de l'Assemblée**

*(Voir Doc 9311, A23-EX, Vol. 1, page 18, § 7:29)*

**Décision A26 : Élargissement des services en langue arabe à l'OACI**

*(Voir Doc 9489, A26-EX, page 24, § 7:40)*

**A29-21 : Renforcement de l'emploi de la langue arabe à l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Rappelant* les décisions prises à ses 21<sup>e</sup>, 24<sup>e</sup>, 26<sup>e</sup> et 27<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> session et à la 140<sup>e</sup> session du Conseil sur l'adoption de la langue chinoise et l'élargissement de son emploi à l'OACI,

*Notant* que l'emploi de la langue chinoise se limite uniquement à l'interprétation pendant les sessions de l'Assemblée et du Conseil,

*Notant* que la République populaire de Chine a versé des contributions volontaires pour renforcer l'emploi du chinois dans l'Organisation,

*Notant* l'importance de l'élargissement de l'emploi de la langue chinoise à toutes les activités de l'OACI,

1. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires en vue d'intensifier progressivement l'emploi de la langue chinoise dans les services d'interprétation et de traduction ;
2. *Demande* au Conseil de suivre de près ces mesures pour faire en sorte que l'emploi de la langue chinoise à l'OACI atteigne le même niveau que celui des autres langues de l'Organisation d'ici la fin de l'année 2001, dans les limites des ressources de l'Organisation ;
3. *Demande* au Secrétaire général d'établir le texte authentique en langue chinoise de la Convention de Chicago en vue de son adoption lors d'une conférence internationale qui se tiendra au cours de la prochaine session de l'Assemblée ;
4. *Demande* au Conseil de présenter un rapport sur la mise en œuvre de la présente résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'OACI.

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

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

### SERVICES ADMINISTRATIFS

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

**A36-13, Appendice D : Mise en application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)**

**A36-13, 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.

**A36-13, Appendice B : Réunions mondiales de navigation aérienne**

**A36-13, Appendice K : 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.





# PARTIE X. QUESTIONS FINANCIÈRES

## RÈGLEMENT FINANCIER

<b>A36-35 : Modification du Règlement financier</b>
---

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Conseil a approuvé la création d'un fonds de génération de produits auxiliaires dans le but de donner un nouvel élan aux activités productrices de recettes et d'en renforcer la durabilité tout en accroissant la transparence et l'imputabilité des opérations,

*Considérant* que le Conseil a approuvé le principe de la budgétisation axée sur les résultats pour mieux aligner les besoins financiers de l'Organisation sur ses résultats planifiés,

*Considérant* que le Conseil a approuvé l'adoption de normes comptables reconnues internationalement et acceptées par l'Organisation des Nations Unies et par le Conseil des chefs de secrétariat du système des Nations Unies pour application le 1<sup>er</sup> janvier 2010 ou avant afin d'améliorer la qualité, la comparabilité et la crédibilité des comptes rendus financiers du système des Nations Unies,

*Considérant* que le Conseil a approuvé un certain nombre de modifications du Règlement financier destinées à en améliorer la clarté et à mieux traduire les procédés et usages qui sont suivis ou le seront avec la mise en place d'un nouveau système financier,

1. *Décide* que les modifications ci-après des paragraphes 5.2 et 6.2 du Règlement financier sont approuvées pour entrer en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008 ;
2. *Confirme* le Règlement financier approuvé par le Conseil pour entrer en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, tel qu'il figure dans l'Appendice à la note A35-WP/45, AD/11 ;
3. *Note* que la présente résolution annule et remplace, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, toutes les résolutions antérieures relatives au Règlement financier (A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35, A24-29, A32-29, A33-29 et A35-25) ;
4. *Approuve* les modifications suivantes apportées à la note A36-WP/45, AD/11 :

### **Paragraphe 5.2 du Règlement financier**

- c) indépendamment des alinéas a) et b), jusqu'à concurrence, pour un ou plusieurs exercices financiers non encore soumis à l'Assemblée, de l'excédent des recettes accessoires réelles sur les recettes dont l'Assemblée a tenu compte en votant les crédits pour cet exercice ou ces exercices, afin de financer les dépenses relatives à des projets liés à l'efficacité de l'exécution du Plan d'activités de l'Organisation.

### **Paragraphe 6.2 du Règlement financier**

Un excédent de trésorerie est défini comme étant la différence entre, d'une part, l'excédent accumulé indiqué dans les états financiers au titre du Fonds général et, d'autre part, les contributions à recevoir des États

contractants. Un excédent de trésorerie peut être utilisé pour régler des dépenses et pour financer des déficits dans le fonds renouvelable ouvert en application du § 7.8, sous réserve de l'approbation du Conseil, sauf que l'Assemblée détermine l'usage qui sera fait de l'excédent de trésorerie subsistant à la fin de l'exercice qui précède celui au cours duquel elle tient une session.

## CONTRIBUTIONS

<p><b>A36-31 : Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions)</b></p>
--

*L'Assemblée décide :*

1. que les barèmes des contributions pour la répartition des dépenses de l'Organisation seront établis d'après les règles suivantes :

- a) les critères généraux déterminant la base de la répartition des dépenses entre les États contractants sont les suivants :
  - 1) capacité de paiement de chaque État contractant, évaluée d'après le revenu national compte tenu du revenu par habitant ;
  - 2) importance de l'aviation civile et intérêt qu'elle présente pour chaque État ;
  - 3) utilisation d'un système de pourcentages pour évaluer la contribution de chaque État aux dépenses de l'Organisation, le total des contributions étant égal à 100 % ;
  - 4) fixation d'une contribution minimale et d'une contribution maximale ;
- b) en ce qui concerne les critères exposés à l'alinéa a) :
  - 1) le barème exprimera les contributions des États en pourcentages avec deux décimales ;
  - 2) le taux de la contribution minimale d'un État contractant sera fixé à 0,06 % pour un exercice financier complet ;
  - 3) la contribution maximale que versera un État contractant pour un exercice donné n'excédera pas, par principe, 25 % du montant total des contributions ;
- c) dans l'application des critères de l'alinéa a), il convient de tenir compte des éléments suivants :
  - 1) dans le calcul du barème, il sera attribué un coefficient de pondération de 75 % pour la capacité de paiement et de 25 % pour l'importance de l'aviation civile et l'intérêt qu'elle présente, et il sera établi pour chaque État, à partir de ces deux éléments, des coefficients exprimés en pourcentages du total ;
  - 2) pour tenir compte de la capacité de paiement des États contractants, seuls le revenu national total et le revenu par habitant seront considérés comme pouvant faire l'objet d'une évaluation quantitative et comme pouvant être pris en considération pour le calcul du barème ;

- 3) l'ajustement du revenu national de chaque État sera fondé sur les dispositions en vigueur à cet égard à l'ONU au moment où les barèmes des contributions de l'Organisation sont établis par le Secrétaire général ;
  - 4) l'importance de l'aviation civile et l'intérêt qu'elle présente seront déterminés d'après la capacité en tonnes-kilomètres disponible sur les services aériens réguliers de chaque État ;
  - 5) il sera attribué un coefficient de pondération de 75 % à la capacité en tonnes-kilomètres disponible sur les services internationaux et de 25 % à la capacité disponible sur les services intérieurs ;
- d) la différence entre la contribution maximale calculée par l'application des critères et la contribution maximale fixée sera répartie entre les autres États contractants par application des mêmes critères ;
  - e) l'augmentation de la contribution d'un État, d'une année à l'autre, exprimée en pourcentage du total des contributions, ne sera pas supérieure à 20 % de la contribution de l'année précédente pour l'année 2008 et ne sera plus soumise au principe des limites les années suivantes ;
2. qu'il ne sera pas procédé à une modification des barèmes des contributions approuvés, pour y incorporer les contributions des États qui deviendraient membres de l'Organisation pendant l'intersession ; les contributions de ces nouveaux États viendront s'ajouter au total de 100 % du barème existant et seront versées au Fonds général ;
  3. que les projets de barèmes des contributions pour les triennats successifs seront préparés par le Secrétaire général, conformément aux critères indiqués au paragraphe 1 ci-dessus ;
  4. que la présente résolution récapitule les principes établis de l'Organisation en matière de fixation des contributions et qu'elle annule et remplace les Résolutions A21-33 et A23-24 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008.

<b>A26-23 : Moyens d'éviter les retards dans le paiement des contributions</b>
--

*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<sup>er</sup> janvier 1987 pour encourager le paiement en temps voulu des contributions dues, plan en vertu duquel le montant de l'excédent réalisé au cours de chacun des trois exercices précédant l'année de l'Assemblée, à concurrence des intérêts touchés par l'Organisation sur les placements effectués au cours de ces trois exercices, serait redistribué aux États contractants selon un barème pondéré en fonction de la date et du montant du versement de la contribution de l'exercice en cours ainsi que de la part des excédents non distribués accumulés au cours des exercices budgétaires précédents ;

3. que, après adoption par l'Assemblée des comptes apurés, une incitation financière équivalant à l'intérêt touché pour les trois années sera répartie entre les États contractants en fonction des points d'incitation accumulés pendant cette période. Si le montant de l'excédent disponible aux fins de répartition est inférieur à l'intérêt touché, seul le montant disponible sera réparti. La part appropriée des intérêts ainsi calculée sera répartie entre les États contractants en même temps que les autres excédents budgétaires répartis en vertu du paragraphe 6.2, alinéa a), du Règlement financier.

**A36-34 : Fonds de roulement**

**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 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.

	2005	2006	2007
	%	%	%
Afghanistan	0,06	0,06	0,06
Afrique du Sud	0,43	0,43	0,43
Albanie	0,06	0,06	0,06
Algérie	0,07	0,07	0,07
Allemagne	7,14	7,09	7,05
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	0,68	0,70	0,69
Argentine	0,72	0,72	0,71
Arménie	0,06	0,06	0,06
Australie	1,63	1,61	1,61
Autriche	0,72	0,71	0,71
Azerbaïdjan	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06

	2005	2006	2007
	%	%	%
Bahreïn	0,06	0,06	0,06
Bangladesh	0,08	0,08	0,08
Barbade	0,06	0,06	0,06
Bélarus	0,06	0,06	0,06
Belgique	0,82	0,81	0,81
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	1,38	1,37	1,36
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	2,46	2,49	2,48
Cap-Vert	0,06	0,06	0,06
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
Équateur	0,06	0,06	0,06
Érythrée	0,06	0,06	0,06
Espagne	2,08	2,07	2,06
Estonie	0,06	0,06	0,06
États-Unis	25,00	25,00	25,00

	2005	2006	2007
	%	%	%
Éthiopie	0,06	0,06	0,06
Fédération de Russie	0,62	0,61	0,61
Fidji	0,06	0,06	0,06
Finlande	0,45	0,45	0,44
France	5,12	5,08	5,06
Gabon	0,06	0,06	0,06
Gambie	0,06	0,06	0,06
Géorgie	0,06	0,06	0,06
Ghana	0,06	0,06	0,06
Grèce	0,43	0,43	0,43
Grenade	0,06	0,06	0,06
Guatemala	0,06	0,06	0,06
Guinée	0,06	0,06	0,06
Guinée-Bissau	0,06	0,06	0,06
Guinée équatoriale	0,06	0,06	0,06
Guyana	0,06	0,06	0,06
Haïti	0,06	0,06	0,06
Honduras	0,06	0,06	0,06
Hongrie	0,12	0,12	0,12
Îles Cook	0,06	0,06	0,06
Îles Marshall	0,06	0,06	0,06
Îles Salomon	0,06	0,06	0,06
Inde	0,46	0,45	0,45
Indonésie	0,24	0,24	0,24
Iran (République islamique d')	0,16	0,15	0,15
Iraq	0,06	0,06	0,06
Irlande	0,35	0,36	0,35
Islande	0,06	0,06	0,06
Israël	0,52	0,52	0,51
Italie	3,60	3,57	3,56
Jamahiriya arabe libyenne	0,09	0,09	0,09
Jamaïque	0,06	0,06	0,06
Japon	14,57	14,46	14,39
Jordanie	0,06	0,06	0,06
Kazakhstan	0,06	0,06	0,06
Kenya	0,06	0,06	0,06
Kirghizistan	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06
Koweït	0,18	0,18	0,18
Lesotho	0,06	0,06	0,06

	2005	2006	2007
	%	%	%
Lettonie	0,06	0,06	0,06
L'ex-République yougoslave de Macédoine	0,06	0,06	0,06
Liban	0,06	0,06	0,06
Libéria	0,06	0,06	0,06
Lituanie	0,06	0,06	0,06
Luxembourg	0,31	0,35	0,34
Madagascar	0,06	0,06	0,06
Malaisie	0,51	0,50	0,50
Malawi	0,06	0,06	0,06
Maldives	0,06	0,06	0,06
Mali	0,06	0,06	0,06
Malte	0,06	0,06	0,06
Maroc	0,08	0,08	0,08
Maurice	0,07	0,06	0,06
Mauritanie	0,06	0,06	0,06
Mexique	1,01	1,11	1,22
Micronésie (États fédérés de)	0,06	0,06	0,06
Monaco	0,06	0,06	0,06
Mongolie	0,06	0,06	0,06
Mozambique	0,06	0,06	0,06
Myanmar	0,06	0,06	0,06
Namibie	0,06	0,06	0,06
Nauru	0,06	0,06	0,06
Népal	0,06	0,06	0,06
Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Niger	0,06	0,06	0,06
Nigéria	0,06	0,06	0,06
Norvège	0,53	0,53	0,53
Nouvelle-Zélande	0,34	0,34	0,34
Oman	0,09	0,09	0,09
Ouganda	0,06	0,06	0,06
Ouzbékistan	0,06	0,06	0,06
Pakistan	0,14	0,14	0,14
Palaos	0,06	0,06	0,06
Panama	0,06	0,06	0,06
Papaousie-Nouvelle-Guinée	0,06	0,06	0,06
Paraguay	0,06	0,06	0,06
Pays-Bas	1,88	1,87	1,86
Pérou	0,09	0,09	0,09
Philippines	0,18	0,18	0,18

	2005	2006	2007
	%	%	%
Pologne	0,36	0,36	0,35
Portugal	0,42	0,42	0,42
Qatar	0,13	0,13	0,13
République arabe syrienne	0,06	0,06	0,06
République centrafricaine	0,06	0,06	0,06
République de Corée	2,43	2,41	2,40
République démocratique du Congo	0,06	0,06	0,06
République démocratique populaire lao	0,06	0,06	0,06
République de Moldova	0,06	0,06	0,06
République dominicaine	0,06	0,06	0,06
République populaire démocratique de Corée	0,06	0,06	0,06
République tchèque	0,16	0,15	0,15
République-Unie de Tanzanie	0,06	0,06	0,06
Roumanie	0,06	0,06	0,06
Royaume-Uni	5,64	5,60	5,57
Rwanda	0,06	0,06	0,06
Sainte-Lucie	0,06	0,06	0,06
Saint-Kitts-et-Nevis	0,06	0,06	0,06
Saint-Marin	0,06	0,06	0,06
Saint-Vincent-et-les Grenadines	0,06	0,06	0,06
Samoa	0,06	0,06	0,06
Sao Tomé-et-Principe	0,06	0,06	0,06
Sénégal	0,06	0,06	0,06
Serbie-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



	2005	2006	2007
	%	%	%
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>

**A36-32 : Contributions au Fonds général pour 2008, 2009  
et 2010**

*L'Assemblée décide* que les montants à fixer au titre des contributions des États contractants pour 2008, 2009 et 2010, en application de l'article 61, Chapitre XII, de la Convention, seront déterminés conformément aux barèmes ci-dessous :

	2008	2009	2010
	%	%	%
Afghanistan	0,06	0,06	0,06
Afrique du Sud	0,46	0,45	0,45
Albanie	0,06	0,06	0,06
Algérie	0,08	0,08	0,08
Allemagne	7,08	6,85	6,85
Andorre	0,06	0,06	0,06
Angola	0,06	0,06	0,06
Antigua-et-Barbuda	0,06	0,06	0,06
Arabie saoudite	0,71	0,69	0,69
Argentine	0,33	0,31	0,31
Arménie	0,06	0,06	0,06
Australie	1,77	1,71	1,71
Autriche	0,74	0,71	0,71
Azerbaïdjan	0,06	0,06	0,06
Bahamas	0,06	0,06	0,06

	2008	2009	2010
	%	%	%
Bahreïn	0,07	0,09	0,09
Bangladesh	0,08	0,08	0,08
Barbade	0,06	0,06	0,06
Bélarus	0,06	0,06	0,06
Belgique	0,83	0,80	0,80
Belize	0,06	0,06	0,06
Bénin	0,06	0,06	0,06
Bhoutan	0,06	0,06	0,06
Bolivie	0,06	0,06	0,06
Bosnie-Herzégovine	0,06	0,06	0,06
Botswana	0,06	0,06	0,06
Brésil	0,92	0,89	0,89
Brunéi Darussalam	0,06	0,06	0,06
Bulgarie	0,06	0,06	0,06
Burkina Faso	0,06	0,06	0,06
Burundi	0,06	0,06	0,06
Cambodge	0,06	0,06	0,06
Cameroun	0,06	0,06	0,06
Canada	2,48	2,39	2,39
Cap-Vert	0,06	0,06	0,06
Chili	0,26	0,25	0,25
Chine	2,42	3,67	3,67
Chypre	0,06	0,06	0,06
Colombie	0,21	0,20	0,20
Comores	0,06	0,06	0,06
Congo	0,06	0,06	0,06
Costa Rica	0,06	0,06	0,06
Côte d'Ivoire	0,06	0,06	0,06
Croatie	0,06	0,06	0,06
Cuba	0,07	0,07	0,07
Danemark	0,56	0,54	0,54
Djibouti	0,06	0,06	0,06
Égypte	0,17	0,16	0,16
El Salvador	0,06	0,06	0,06
Émirats arabes unis	0,64	0,88	0,88
Équateur	0,06	0,06	0,06
Érythrée	0,06	0,06	0,06
Espagne	2,38	2,30	2,30
Estonie	0,06	0,06	0,06
États-Unis	25,00	25,00	25,00

	2008	2009	2010
	%	%	%
Éthiopie	0,07	0,06	0,06
Fédération de Russie	0,73	0,79	0,79
Fidji	0,06	0,06	0,06
Finlande	0,48	0,47	0,47
France	5,17	5,00	5,00
Gabon	0,06	0,06	0,06
Gambie	0,06	0,06	0,06
Géorgie	0,06	0,06	0,06
Ghana	0,06	0,06	0,06
Grèce	0,46	0,44	0,44
Grenade	0,06	0,06	0,06
Guatemala	0,06	0,06	0,06
Guinée	0,06	0,06	0,06
Guinée-Bissau	0,06	0,06	0,06
Guinée équatoriale	0,06	0,06	0,06
Guyana	0,06	0,06	0,06
Haïti	0,06	0,06	0,06
Honduras	0,06	0,06	0,06
Hongrie	0,14	0,19	0,19
Îles Cook	0,06	0,06	0,06
Îles Marshall	0,06	0,06	0,06
Îles Salomon	0,06	0,06	0,06
Inde	0,54	0,55	0,55
Indonésie	0,29	0,28	0,28
Iran (République islamique d')	0,18	0,19	0,19
Iraq	0,06	0,06	0,06
Irlande	0,42	0,50	0,50
Islande	0,07	0,06	0,06
Israël	0,47	0,45	0,45
Italie	3,71	3,59	3,59
Jamahiriya arabe libyenne	0,06	0,06	0,06
Jamaïque	0,06	0,06	0,06
Japon	12,16	11,75	11,75
Jordanie	0,06	0,06	0,06
Kazakhstan	0,06	0,06	0,06
Kenya	0,06	0,06	0,06
Kirghizistan	0,06	0,06	0,06
Kiribati	0,06	0,06	0,06
Koweït	0,19	0,18	0,18
Lesotho	0,06	0,06	0,06

	2008	2009	2010
	%	%	%
Lettonie	0,06	0,06	0,06
L'ex-République yougoslave de Macédoine	0,06	0,06	0,06
Liban	0,06	0,06	0,06
Libéria	0,06	0,06	0,06
Lituanie	0,06	0,06	0,06
Luxembourg	0,38	0,36	0,36
Madagascar	0,06	0,06	0,06
Malaisie	0,57	0,55	0,55
Malawi	0,06	0,06	0,06
Maldives	0,06	0,06	0,06
Mali	0,06	0,06	0,06
Malte	0,06	0,06	0,06
Maroc	0,09	0,08	0,08
Maurice	0,07	0,06	0,06
Mauritanie	0,06	0,06	0,06
Mexique	1,46	1,63	1,63
Micronésie (États fédérés de)	0,06	0,06	0,06
Monaco	0,06	0,06	0,06
Mongolie	0,06	0,06	0,06
Monténégro	0,06	0,06	0,06
Mozambique	0,06	0,06	0,06
Myanmar	0,06	0,06	0,06
Namibie	0,06	0,06	0,06
Nauru	0,06	0,06	0,06
Népal	0,06	0,06	0,06
Nicaragua	0,06	0,06	0,06
Niger	0,06	0,06	0,06
Nigéria	0,06	0,06	0,06
Norvège	0,57	0,55	0,55
Nouvelle-Zélande	0,37	0,36	0,36
Oman	0,11	0,11	0,11
Ouganda	0,06	0,06	0,06
Ouzbékistan	0,06	0,06	0,06
Pakistan	0,16	0,16	0,16
Palaos	0,06	0,06	0,06
Panama	0,06	0,06	0,06
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,06	0,06	0,06
Paraguay	0,06	0,06	0,06
Pays-Bas	1,96	1,90	1,90
Pérou	0,10	0,10	0,10

	2008	2009	2010
	%	%	%
Philippines	0,18	0,17	0,17
Pologne	0,42	0,41	0,41
Portugal	0,47	0,45	0,45
Qatar	0,16	0,24	0,24
République arabe syrienne	0,06	0,06	0,06
République centrafricaine	0,06	0,06	0,06
République de Corée	2,45	2,37	2,37
République démocratique du Congo	0,06	0,06	0,06
République démocratique populaire lao	0,06	0,06	0,06
République de Moldova	0,06	0,06	0,06
République dominicaine	0,06	0,06	0,06
République populaire démocratique de Corée	0,06	0,06	0,06
République tchèque	0,18	0,22	0,22
République-Unie de Tanzanie	0,06	0,06	0,06
Roumanie	0,07	0,08	0,08
Royaume-Uni	5,94	5,74	5,74
Rwanda	0,06	0,06	0,06
Saint Marin	0,06	0,06	0,06
Sainte Lucie	0,06	0,06	0,06
Saint-Kitts-et-Nevis	0,06	0,06	0,06
Saint-Vincent-et-les Grenadines	0,06	0,06	0,06
Samoa	0,06	0,06	0,06
Sao Tomé-et-Principe	0,06	0,06	0,06
Sénégal	0,06	0,06	0,06
Serbie	0,06	0,06	0,06
Seychelles	0,06	0,06	0,06
Sierra Leone	0,06	0,06	0,06
Singapour	1,24	1,20	1,20
Slovaquie	0,06	0,06	0,06
Slovénie	0,07	0,07	0,07
Somalie	0,06	0,06	0,06
Soudan	0,06	0,06	0,06
Sri Lanka	0,08	0,08	0,08
Suède	0,77	0,75	0,75
Suisse	1,00	0,97	0,97
Suriname	0,06	0,06	0,06
Swaziland	0,06	0,06	0,06
Tadjikistan	0,06	0,06	0,06
Tchad	0,06	0,06	0,06
Thaïlande	0,56	0,54	0,54

	2008	2009	2010
	%	%	%
Timor-Leste	0,06	0,06	0,06
Togo	0,06	0,06	0,06
Tonga	0,06	0,06	0,06
Trinité-et-Tobago	0,06	0,06	0,06
Tunisie	0,06	0,06	0,06
Turkménistan	0,06	0,06	0,06
Turquie	0,44	0,43	0,43
Ukraine	0,06	0,06	0,06
Uruguay	0,06	0,06	0,06
Vanuatu	0,06	0,06	0,06
Venezuela	0,16	0,15	0,15
Viet Nam	0,07	0,09	0,09
Yémen	0,06	0,06	0,06
Zambie	0,06	0,06	0,06
Zimbabwe	0,06	0,06	0,06
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

**A36-30 : Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention**

L'Assemblée,

1. *Note :*

- a) que les paragraphes 6.9 et 7.5 du Règlement financier disposent que, si l'Assemblée n'est pas en session, le Conseil fixe le montant des contributions et de l'avance au Fonds de roulement d'un nouvel État contractant, sous réserve d'approbation ou d'ajustement par l'Assemblée lors de sa session suivante ;
- b) que le Conseil a agi conformément à ces dispositions en ce qui concerne les États qui sont devenus membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale après la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée et qui sont soumis à contribution comme il est indiqué ci-dessous ;

2. *Confirme* en conséquence les décisions du Conseil portant fixation de la contribution et de l'avance au Fonds de roulement des États ci-après aux taux indiqués, ces taux de contribution devant s'appliquer à chaque État contractant à compter des dates de contribution respectives ci-après :

Nouveaux États contractants	Devenus membres le	Soumis à contribution à partir du	Taux de contribution
Timor-Leste	3 septembre 2005	1 <sup>er</sup> octobre 2005	0,06 %
Monténégro	14 mars 2007	1 <sup>er</sup> avril 2007	0,06 %

## BUDGETS

## 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 :

<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
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 et 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)
<b>TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS</b>	<b>64 669 000</b>	<b>65 820 000</b>	<b>66 511 000</b>

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		
<b>TOTAL</b>	<b>64 669 000</b>	<b>65 820 000</b>	<b>66 511 000</b>

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.



**A36-29 : Budgets 2008, 2009 et 2010**
**A. L'Assemblée, en ce qui a trait au Budget pour 2008-2009-2010 :**

1. *Note* que, conformément à l'article 61 de la Convention, le Conseil lui a soumis des prévisions budgétaires (indicatives dans le cas des dépenses des services d'administration et de fonctionnement [AOSC] du Programme de coopération technique) pour chacun des exercices financiers 2008, 2009 et 2010, et qu'elle a examiné ces prévisions ;
2. *Approuve* les budgets de l'Organisation aux termes des articles 49, alinéa e), et 61 de la Convention.

**B. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme de coopération technique :**

*Reconnaissant* que les dépenses AOSC sont financées principalement au moyen des honoraires de la mise en œuvre de projets dont l'exécution a été confiée à l'OACI par des sources extérieures de financement, notamment des gouvernements et le Programme des Nations Unies pour le développement,

*Reconnaissant* que le Programme de coopération technique ne peut être déterminé avec grande précision avant que les gouvernements des pays donateurs et bénéficiaires aient pris leurs décisions sur les projets pertinents,

*Reconnaissant* qu'en raison de la situation mentionnée ci-dessus, les montants budgétaires AOSC annuels nets indiqués ci-après en dollars canadiens pour les exercices 2008, 2009 et 2010 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
9 723 000	9 827 000	10 328 000

*Reconnaissant* que la coopération technique est un moyen important pour renforcer le développement et la sécurité de l'aviation civile,

*Reconnaissant* les circonstances auxquelles fait face le Programme de coopération technique de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures,

*Reconnaissant* qu'advenant le cas où les activités AOSC pour un exercice financier donné entraîneraient un déficit financier, ce dernier devrait d'abord être comblé au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et qu'une demande d'aide du budget du Programme ordinaire serait le dernier recours,

*Décide* que les prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique sont approuvées, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives, dans le cadre des prévisions budgétaires AOSC annuelles et conformément à l'article IX du Règlement financier, sous réserve que les besoins généraux n'excèdent à aucun moment les fonds mis à la disposition de l'Organisation à cette fin.

**C. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme ordinaire :**

*Décide* :

1. que, pour les exercices financiers 2008, 2009 et 2010, les dépenses indiquées ci-après en dollars canadiens sont autorisées pour le Programme ordinaire, conformément aux dispositions du Règlement financier, et sous réserve des dispositions de la présente résolution, **séparément** pour les exercices indiqués :

	2008	2009	2010
<b>Programme</b>			
A — SÉCURITÉ	14 415 000	15 014 000	16 185 000
B — SÛRETÉ	5 019 000	6 532 000	8 778 000
C — ENVIRONNEMENT	1 674 000	1 672 000	1 755 000
D — EFFICACITÉ	20 640 000	21 436 000	21 304 000
E — CONTINUITÉ	1 951 000	2 114 000	2 046 000
F — DROIT	607 000	658 000	790 000
<b>Gestion et administration</b>	18 670 000	18 582 000	19 638 000
<b>Soutien du programme</b>	<u>14 086 000</u>	<u>14 001 000</u>	<u>14 871 000</u>
<b>Remaniement organisationnel</b>	<u>2 889 000</u>	<u>76 000</u>	<u>140 000</u>
<b>TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS</b>	<b><u>79 951 000</u></b>	<b><u>80 085 000</u></b>	<b><u>85 507 000</u></b>
<b>Fonctionnement</b>	79 386 000	79 692 000	85 371 000
<b>Capital</b>	<u>565 000</u>	<u>393 000</u>	<u>136 000</u>

2. que les crédits totaux annuels distincts seront financés comme suit en dollars canadiens, conformément aux dispositions du Règlement financier :

	2008	2009	2010
a) par les contributions des États contractants, conformément à la Résolution sur le barème des contributions	74 184 000	74 060 000	79 204 000
b) par les recettes accessoires	1 916 000	1 917 000	1 917 000
c) par l'excédent du Fonds de génération de produits auxiliaires	<u>3 851 000</u>	<u>4 108 000</u>	<u>4 386 000</u>
<b>TOTAL</b>	<b><u>79 951 000</u></b>	<b><u>80 085 000</u></b>	<b><u>85 507 000</u></b>

3. le Conseil examinera la méthode de fixation des contributions des États contractants, conformément au paragraphe 6.6 du Règlement financier, pour établir si le Secrétaire général devrait systématiquement chercher à obtenir des contributions dans plus d'une seule monnaie à partir de 2008, étant donné la nécessité de gérer efficacement les risques liés aux taux de change et aussi pour éviter d'imposer une charge administrative exagérée aux États contractants ou au Secrétariat.

## FONDS DE ROULEMENT

**A36-34 : Fonds de roulement**

L'Assemblée,

1. Note :

a) que, conformément à la Résolution A35-28, le Conseil a rendu compte, et l'Assemblée a été saisie, de l'adéquation du niveau du Fonds de roulement et de l'autorisation d'emprunter connexe ;

- b) qu'au cours des dernières années, l'accumulation des arriérés de contributions, s'ajoutant aux retards du paiement des contributions pour l'exercice en cours, a constitué un obstacle croissant à la mise en œuvre du programme des travaux tout en créant l'incertitude financière ;
- c) que la durée relativement longue (trois ans) du cycle budgétaire de l'OACI n'est pas sans conséquence sur la détermination d'un niveau prudent du Fonds de roulement et de l'autorisation d'emprunter, puisque seule l'Assemblée peut imposer des contributions aux États contractants ;
- d) que, compte tenu de l'effectif du personnel permanent de l'OACI, l'Organisation doit décaisser chaque mois un montant minimum irréductible pour couvrir les coûts de personnel. Ce montant ne peut faire l'objet de réduction à court terme par des modifications du programme des travaux, puisque le personnel permanent reste en poste et doit être payé de toute façon ;
- e) que, au mois de septembre de chaque année, les recettes cumulatives des contributions par rapport aux décaissements estimatifs ne sont déficitaires en moyenne que de 5,0 %, comparé à 17,7 % pour le triennat précédent ;
- f) que, sur la base des tendances antérieures, il y a peu de risque que le niveau du Fonds de roulement en 2007 ne soit pas suffisant pour couvrir les besoins ;
- g) que l'expérience a montré que les paiements ne sont pas effectués en début d'année lorsque les contributions sont dues et que l'OACI ne peut même pas compter sur leur paiement à la fin de l'exercice pour lequel elles sont dues, et que ce non-respect inacceptable de la part de certains États contractants des obligations financières que leur impose la Convention mène à une grave crise financière au sein de l'Organisation, crise qui risque d'avoir des effets sur l'ensemble des États contractants ;
- h) que, tant que la situation de trésorerie restera incertaine, l'OACI aura besoin du Fonds de roulement comme tampon auquel elle puisse recourir pour répondre à ses engagements financiers inévitables ;
- i) que le Conseil a examiné le niveau du Fonds de roulement en novembre 2006 et déterminé qu'une augmentation de ce niveau, établi à 6,0 millions de dollars, ne s'imposait pas pour le moment ;

2. *Décide :*

- a) que le niveau du Fonds de roulement demeurera à 6,0 millions de dollars ;
- b) que le Conseil examinera le niveau du Fonds de roulement, au plus tard en novembre 2007, 2008, 2009 et 2010, pour déterminer s'il y a lieu de l'augmenter d'urgence durant l'exercice en cours ou pour l'exercice suivant ;
- c) que, si le Conseil détermine qu'une telle augmentation est justifiée, le niveau du Fonds de roulement sera établi à un niveau maximum de 8,0 millions de dollars, sous réserve des augmentations résultant des avances versées par les nouveaux États devenus membres de l'Organisation après l'approbation du barème. Ces modifications du Fonds de roulement seront fondées sur le barème des contributions en vigueur pour l'exercice pour lequel l'augmentation du niveau du Fonds de roulement est approuvée ;
- d) que le Secrétaire général sera autorisé, avec l'approbation préalable du Comité des finances du Conseil, pour financer les crédits ordinaires et supplémentaires qui ne peuvent être financés par prélèvement sur le Fonds général et sur le Fonds de roulement, à emprunter à l'extérieur les sommes nécessaires pour faire face aux obligations immédiates de l'Organisation et qu'il sera tenu de rembourser ces sommes aussi rapidement que possible, le solde total de la dette de l'Organisation ne pouvant à aucun moment dépasser 3,0 millions de dollars pendant le triennat ;

- e) que le Conseil fera rapport à l'Assemblée, lors de sa prochaine session ordinaire, pour lui indiquer :
- 1) si le niveau du Fonds de roulement est suffisant, compte tenu de l'expérience des exercices 2007, 2008 et 2009 ;
  - 2) selon la situation financière du Fonds général et du Fonds de roulement, s'il est nécessaire d'imposer des contributions aux États contractants au titre des déficits de trésorerie résultant des arriérés de contributions ;
  - 3) si le niveau de l'autorisation d'emprunter est suffisant ;
- f) que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-28 ;
3. *Demande instamment :*
- 1) que tous les États contractants versent leurs contributions le plus tôt possible dans l'année où elles sont dues, afin de réduire la probabilité que l'Organisation ait à opérer des prélèvements sur le Fonds de roulement et à recourir aux emprunts externes ;
  - 2) que les États contractants qui ont des arriérés de contributions s'acquittent aussi rapidement que possible de leurs obligations envers l'Organisation, comme le demande la Résolution A36-33.

### ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS

**A36-33 : Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 62 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* dispose que l'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation,

*Considérant* que le paragraphe 6.5 du *Règlement financier de l'OACI* dispose que les contributions des États contractants sont considérées comme dues et payables en totalité le premier jour de l'exercice financier auquel elles se rapportent,

*Notant* que, ces dernières années, l'accumulation des arriérés de contributions a augmenté considérablement, a constitué, avec les retards de paiement des contributions de l'année courante, un obstacle à l'exécution du programme des travaux, et a créé de sérieuses difficultés de trésorerie,

*Prie instamment* tous les États contractants qui ont des arriérés de prendre des dispositions pour régler ces arriérés ;

*Prie instamment* tous les États contractants et en particulier les États élus au Conseil de prendre toutes les mesures nécessaires pour payer leurs contributions en temps voulu ;

Décide, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2008 :

1. que tous les États contractants devraient reconnaître la nécessité de verser leurs contributions au début de l'exercice au cours duquel elles sont échues afin d'éviter que l'Organisation ne soit obligée de prélever sur le Fonds de roulement pour compenser les déficits ;
2. que le Conseil charge le Secrétaire général d'adresser à tous les États contractants, au moins trois fois par an, un relevé indiquant le solde des contributions de l'année en cours et des contributions échues au 31 décembre de l'année précédente ;
3. que le Conseil soit autorisé à négocier et à conclure avec les États contractants qui ont des arriérés de contributions de trois ans ou davantage des arrangements en vue du règlement des arriérés accumulés envers l'Organisation, le Conseil rendant compte de ces règlements ou arrangements à l'Assemblée lors de sa session suivante ;
4. que tous les États contractants qui sont en retard de trois ans ou plus dans le paiement de leurs contributions devraient :
  - a) régler sans délai les montants en souffrance correspondant aux avances au Fonds de roulement, la contribution de l'année en cours et une partie de leurs arriérés qui ne soit pas inférieure à 2 000 \$, ce minimum étant proportionnellement relevé pour les États auxquels il est imputé des contributions supérieures au minimum fixé dans le barème OACI ;
  - b) dans les six mois qui suivent la date du versement prévu à l'alinéa a), conclure avec l'Organisation, s'ils ne l'ont pas encore fait, un accord en vue du règlement du solde de leurs arriérés, cet accord devant prévoir le règlement intégral chaque année des contributions de l'exercice en cours et du solde des arriérés par annuités sur une période maximale de dix ans que le Conseil pourra, s'il le juge utile, porter à un maximum de vingt ans dans des cas spéciaux, c'est-à-dire dans le cas des États contractants que les Nations Unies ont classés comme pays les moins avancés ;
5. que le Conseil devrait intensifier davantage la politique actuelle qui consiste à inviter les États contractants ayant des arriérés à faire des propositions de règlement pour liquider leurs arriérés de contributions de longue date suivant les dispositions du paragraphe 4, en tenant dûment compte de la situation économique des États intéressés ainsi que de la possibilité d'accepter d'autres monnaies, conformément au paragraphe 6.6 du Règlement financier, dans la mesure où le Secrétaire général peut les utiliser ;
6. que le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil soit suspendu pour les États contractants dont les arriérés sont égaux ou supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents ainsi que des États contractants qui ne se conforment pas aux accords conclus en application de l'alinéa b) du paragraphe 4, cette suspension étant immédiatement levée lors du règlement des sommes dues au titre des accords ;
7. que le droit de vote d'un État contractant qui a été suspendu en application du paragraphe 6 peut aussi être rétabli par décision de l'Assemblée, pour autant :
  - a) que cet État ait déjà conclu avec le Conseil un accord en vue du règlement de ses obligations échues et non réglées et du paiement de ses contributions de l'exercice en cours et qu'il ait respecté les clauses de cet accord ; ou
  - b) que l'Assemblée ait la conviction que cet État a fait la preuve de son désir de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;
8. que, lorsque le droit de vote d'un État a été suspendu par l'Assemblée en vertu de l'article 62 de la Convention, le Conseil peut rétablir ce droit de vote, dans les conditions stipulées au paragraphe 7, alinéa a), ci-dessus, à condition que cet État ait fait la preuve de son désir de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;

9. que les mesures supplémentaires suivantes soient appliquées aux États contractants dont le droit de vote a été suspendu en vertu de l'article 62 de la Convention :

- a) inadmissibilité à accueillir des réunions, conférences, ateliers ou séminaires entièrement ou partiellement financés par le Programme ordinaire ;
- b) en ce qui concerne la documentation gratuite, droit limité aux documents qui sont fournis gratuitement aux États non contractants, y compris ceux qui sont diffusés par voie électronique, et aux documents qui sont essentiels à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne internationale ;
- c) inadmissibilité des ressortissants ou des représentants à une candidature aux fonctions électives ;
- d) aux fins du recrutement aux postes du Secrétariat, toutes choses étant égales par ailleurs, les candidats des États qui ont des arriérés seraient considérés de la même façon que les candidats d'un État qui a déjà atteint le niveau de représentation souhaitable (suivant les principes de la représentation géographique équitable), même si leur État n'a pas atteint ce niveau ;
- e) inadmissibilité au stage de familiarisation de l'OACI ;

10. que seuls les États sans arriérés de contributions annuelles, sauf pour l'année en cours, soient éligibles au Conseil, aux comités et aux organes de l'OACI ;

11. que le Conseil charge le Secrétaire général de suivre et de revoir au cours du prochain triennat les mesures incitatives existantes en vue du paiement des arriérés de longue date et de faire des propositions à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, s'il y a lieu, dans le but de renforcer les mesures prises pour réduire les arriérés de contribution ;

12. que le Conseil charge le Secrétaire général de rendre compte au Conseil de tout droit de vote considéré comme étant suspendu et de toute suspension révoquée au titre du paragraphe 6, et d'appliquer en conséquence les mesures stipulées au paragraphe 9 ;

13. que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-26.

<b>A35-27 : Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date</b>
---

*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<sup>er</sup> 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.

<b>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</b>
---

*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<sup>e</sup> et 168<sup>e</sup> 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.

**A36-34 : Fonds de roulement**

#### COMPTES ET RAPPORTS DE VÉRIFICATION

**A36-36 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006 et examen des rapports de vérification correspondants**

L'Assemblée,

*Considérant* que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que le Vérificateur général du Canada, membre du Groupe mixte de vérificateurs



extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, a établis en qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI, ont été soumis à l'Assemblée après avoir été communiqués aux États contractants,

*Considérant* que le Conseil a étudié les rapports de vérification des comptes et les a soumis à l'examen de l'Assemblée,

*Considérant* que les dépenses ont été examinées conformément aux dispositions du Chapitre VIII, article 49, alinéa f), de la Convention,

1. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2004 et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;
2. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2005 et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;
3. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2006, des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification et du rapport sur la mise en œuvre des recommandations du Commissaire aux comptes pour les exercices antérieurs ;
4. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2004 ;
5. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2005 ;
6. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2006.

**A36-37 : Approbation des comptes relatifs aux activités du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrées par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006 et examen des rapports de vérification sur les états financiers de l'Organisation qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les comptes indiquant l'état des fonds alloués à l'OACI par l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement qui ont été administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices 2004, 2005 et 2006 ainsi que les rapports de vérification des états financiers de l'Organisation, qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement, que le Vérificateur général du Canada, membre du Groupe de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, a établi en qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI, ont été soumis à l'Assemblée après avoir été communiqués aux États contractants,

*Considérant* que le Conseil a étudié les rapports de vérification et les a soumis à l'examen de l'Assemblée pour qu'ils soient transmis à l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement,

*Considérant* que le Règlement financier et les Règles de gestion financière du Programme des Nations Unies pour le développement prévoient que les organismes des Nations Unies qui sont chargés par le PNUD d'exécuter ou de réaliser des activités au titre des programmes soumettent à l'Administrateur, qui les transmet au Conseil d'administration, des

états indiquant l'utilisation des allocations que l'Administrateur leur a faites et que ces états sont accompagnés d'une attestation de vérification établie par les vérificateurs externes des organismes intéressés et de leur rapport,

1. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2004, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;
2. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2005, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;
3. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2006, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;
4. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2004 ;
5. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2005 ;
6. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2006 ;
7. *Décide* que les états financiers de l'Organisation, qui comprennent également les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI, et les rapports de vérification seront transmis à l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement pour être soumis au Conseil d'administration du PNUD.

<b>A5-10 : Vérification mixte des comptes</b>
---

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI a, depuis sa création, eu recours aux services de vérificateurs privés des comptes,

*Considérant* qu'un groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées a été constitué en vertu des dispositions de la Résolution 347 (IV) de l'Assemblée générale des Nations Unies,

*Considérant* qu'aux termes de l'accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI, ces deux organisations se sont engagées à employer des méthodes aussi uniformes que possible,

*Considérant* qu'il s'est avéré pratiquement impossible d'adopter la solution consistant à associer les deux systèmes,

*Décide :*

1. d'abroger les dispositions de la Résolution A1-63, autorisant la nomination du vérificateur aux comptes de l'Organisation ;

2. d'entériner la décision prise par le Conseil de confier la vérification extérieure des comptes de l'OACI à un membre du groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées.

**A36-38 : Nomination du Commissaire aux comptes**

*L'Assemblée*

1. *Note* que :

- a) le Règlement financier stipule que, sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil désigne le Commissaire aux comptes de l'Organisation ;
- b) le Conseil a examiné les propositions de candidature soumises par des États contractants en 2007 et a approuvé la nomination de M. Philippe Séguin, Premier Président de la Cour des comptes de France, membre du Groupe mixte des vérificateurs externes de l'Organisation des Nations Unies et des organismes spécialisés, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2008, 2009 et 2010, en application du paragraphe 13.1 du Règlement financier ;

2. *Exprime* sa sincère reconnaissance à M<sup>me</sup> Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, pour la valeur exceptionnelle des services qu'elle a assurés auprès de l'Organisation en qualité de Commissaire aux comptes et pour l'assistance efficace et utile qu'elle a apportée aux fonctionnaires et aux organes de l'OACI pendant son mandat, et saisit cette occasion pour exprimer à nouveau ses sincères remerciements à ses prédécesseurs, Vérificateurs généraux du Canada ;

3. *Confirme* la décision prise par le Conseil de nommer M. Philippe Séguin, Premier Président de la Cour des comptes de France, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2008, 2009 et 2010.

**SUJETS DIVERS**

**A36-39 : Étude sur la ventilation des coûts entre le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) et le budget du Programme ordinaire**

*L'Assemblée prie* le Conseil d'examiner et d'approuver une politique de recouvrement des coûts et d'œuvrer avec le Secrétariat pour assurer que le projet pilote apporte des informations exactes, en temps utile, pour la décision du Conseil.

**A33-24 : Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Conseil estime que les améliorations des systèmes d'information et de communication de l'Organisation sont un moyen important d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation dont il est question dans les Résolutions 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.

<b>A35-32 : Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC)</b>
--

*L'Assemblée,*

*Rappelant :*

1. que les améliorations des systèmes d'information et de communication de l'Organisation sont un moyen important d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation dont il est question dans les Résolutions A31-2 et A32-1 de l'Assemblée ;
2. que le système comptable actuel a plus de 30 ans et que des améliorations sont nécessaires pour répondre aux besoins en matière d'information des États contractants pour les Programmes ordinaire et de coopération technique ;
3. que les prévisions du budget-programme ne comprennent pas de gros investissements dans la technologie de l'information et des communications ;
4. qu'aux termes de la Résolution A33-24 de l'Assemblée, un Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC) a été créé pour financer la modernisation des systèmes financiers, l'enrichissement des sites web de l'OACI et le regroupement des serveurs de fichiers ;

*Prend note* du Rapport sur l'utilisation du Fonds TIC, ainsi que des progrès réalisés dans les trois projets et des dépenses engagées jusqu'ici à cette fin,

*Note :*

1. que les 2,5 millions de dollars affectés jusqu'ici ne seront pas suffisants pour financer la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes ;
2. que le coût estimatif provisoire de la mise en œuvre d'un système financier moderne intégré et de systèmes connexes s'élève à environ 8 millions de dollars ;
3. qu'un montant supplémentaire de 500 000 \$ pourrait être nécessaire pour maintenir et enrichir le site web de l'OACI ;

*Décide :*

1. d'autoriser le transfert de 2 millions de dollars du montant accumulé dans le Fonds des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique au Fonds TIC pour financer une partie du coût de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes ;
2. d'autoriser le Conseil à transférer du Compte pour les mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date au Fonds TIC les montants qui sont disponibles et qui sont jugés appropriés au financement de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes après un examen attentif des coûts et la prise en compte des besoins de l'Organisation ;

*Demande :*

1. aux États de faire des contributions volontaires en liquide ou en nature, en vue de la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes et de la poursuite de l'établissement de sites web de l'OACI ;
2. au Conseil de suivre les progrès réalisés dans l'utilisation du Fonds TIC et d'en faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;
3. au Commissaire aux comptes de porter une attention particulière à la bonne utilisation des fonds affectés à la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes dans le cours de son audit.

**A22-30 : Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI**

**A36-18 : Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation**



## Appendice A

### RÉSERVES AUX RÉOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE DE L'OACI

(à partir de la 36<sup>e</sup> session)

Le présent appendice porte sur les réserves aux résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OACI. Pour chaque réserve exprimée, le numéro et le titre de la résolution sont indiqués, de même que, s'il y a lieu, la partie de la résolution visée par la réserve, l'État ou les États qui ont exprimé la réserve, les références du ou des documents dans lesquels figurent la réserve et, le cas échéant, l'énoncé de l'État membre ou des États membres à l'appui de la réserve.

Résolution	État	Références
Résolution A36-22 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, Appendice L (Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions)	Portugal, au nom des États membres de la CE et des autres États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) (42 États au total)	1) (www.icao.int) Extraits des : <ul style="list-style-type: none"><li>– <i>Procès-verbaux des séances plénières de l'Assemblée – 36<sup>e</sup> session, Montréal, 18-28 septembre 2007</i> (Doc 9891, A36-Min. P/1-9)</li><li>– <i>Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif de l'Assemblée – 36<sup>e</sup> session, Montréal, 18-28 septembre 2007</i> (Doc 9892, A36-EX)</li></ul> 2) Rapport du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour (A36-WP/355, P/53, 27/9/07, § 17.4.2.38)
Résolution A36-24 : Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux	Australie	(www.icao.int) Extrait des : <ul style="list-style-type: none"><li>– <i>Procès-verbaux des séances plénières de l'Assemblée – 36<sup>e</sup> session, Montréal, 18-28 septembre 2007</i> (Doc 9891, A36-Min. P/1-9)</li></ul>
Résolution A36-28 : Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil	Argentine	1) (www.icao.int) Extraits des : <ul style="list-style-type: none"><li>– <i>Procès-verbaux des séances plénières de l'Assemblée – 36<sup>e</sup> session, Montréal, 18-28 septembre 2007</i> (Doc 9891, A36-Min. P/1-9)</li><li>– <i>Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif de l'Assemblée – 36<sup>e</sup> session, Montréal, 18-28 septembre 2007</i> (Doc 9892, A36-EX)</li></ul> 2) Rapport du Comité exécutif sur les points 23 et 24 de l'ordre du jour (A36-WP/368, P/66, 27/9/07, § 24.4 et 24.11)





## Appendice B

### RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE QUI NE SONT PLUS EN VIGUEUR

<b>A16-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*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°
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 <sup>re</sup> 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 dispositif) ; 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 dispositif et § 4.1.6 de l'Annexe 1 à la résolution) ; A1-66 ; A1-67 ; A1-68 ; A1-69 ; A1-70 ; A1-71 ;
2 <sup>e</sup> session	A2-1 ; A2-2 ; A2-3 ; A2-4 ; A2-5 ; A2-7 ; A2-8 ; A2-9 (§ 1 et 3 du dispositif) ; 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 <sup>e</sup> session	A3-1 ; A3-2 ; A3-3 ; A3-4 ; A3-5 (§ 1 et 3 du dispositif) ; A3-6 ; A3-7 ; A3-8 ; A3-9 (§ 1 ; 2 ; 3 et 4 du dispositif et tous les <i>considérants</i> ) ; 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 <sup>e</sup> 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 ; 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 ;
5 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 dispositif) ; A7-15 (§ 2 du dispositif) ; 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 ;
8 <sup>e</sup> 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 ;
9 <sup>e</sup> 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>Session de l'Assemblée</i>	<i>Résolution n°</i>
10 <sup>e</sup> 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 dispositif) ; 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 ;
11 <sup>e</sup> 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 ;
12 <sup>e</sup> 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 dispositif) ; 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 ;
14 <sup>e</sup> session*	A14-2 ; A14-3 ; A14-4 ; A14-6 (§ 4 et 5 du dispositif) ; 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 dispositif) ; 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 ;
15 <sup>e</sup> session	A15-1 ; A15-2 ; A15-3 ; A15-4 ; A15-5 (§ 1, 2 et 4 du dispositif, 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.

<b>A18-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*L'Assemblée déclare* que, pour les raisons précisées ci-dessous, les résolutions suivantes, bien qu'elles n'aient pas été annulées et remplacées par de nouvelles résolutions, ne sont plus en vigueur :

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A15-28	Crédits budgétaires pour l'exercice financier 1968	<i>Mesures déjà prises</i>
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>

\* 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>
A16-39	Personnel de la Sous-Direction des services linguistiques	<i>Mesures déjà prises</i>
A16-40	Budget 1969	<i>Mesures déjà prises</i>
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>
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>
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>
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>
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>
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>
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>
A16-51	Réduction de la contribution de la Malaisie pour les exercices 1966, 1967 et 1968	<i>Mesures déjà prises</i>

<b>A21-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*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>
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>
A1-54 § 4	Publications de l'OACI	<i>Caduc</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>
A4-19	Programme statistique de l'Organisation 3 <sup>e</sup> considérant § 2	<i>Caduc</i> <i>Caduc</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>
A14-43	Désignation du commissaire aux comptes	<i>Remplacée par A21-39</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 <sup>e</sup> et 5 <sup>e</sup> considérants § 1 et 4	<i>Caducs</i> <i>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 <sup>e</sup> considérant 4 <sup>e</sup> considérant	<i>Caduc</i> <i>Mesures déjà prises</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>
A16-42	Budget 1971	<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>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A17-4	Rapports au Conseil	<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>
A17-20	Convention proposée au sujet des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile internationale	<i>Mesures déjà prises</i>
A17-21	Révision de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>	<i>Mesures déjà prises</i>
A17-22 § 2	Simplification proposée du processus d'élaboration des conventions	<i>Mesures déjà prises</i>
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>
A17A-2	Ratification du Protocole d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention	<i>Remplacée par A21-2 et 3</i>
A18-19	Étude d'une expansion éventuelle du programme OACI de statistiques de trafic par étapes	<i>Étude en cours</i>
A18-22	Budget supplémentaire 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>
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>
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>

**A22-1 : 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 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>
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>
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>
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>
A18-3	Ratification du Protocole d'amendement de l'article 56 de la Convention	<i>Mesures déjà prises</i>
A18-5	Locaux du siège de l'OACI à Montréal	<i>Mesures déjà prises</i>
A18-21 § 3	Activités régionales dans le domaine du transport aérien	<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>Annulée conformément au § 2 du dispositif de A21-5</i>
A21-5	Abrogation de la Résolution A19-2	<i>Mesures déjà prises</i>
A21-11	Service du Corps commun d'inspection	<i>Remplacée par A22-7</i>
A21-20 Paragraphe additionnels a) et b) du dispositif	Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A21-26 § 1 c), les mots : « au Conseil afin qu'il en saisisse l'Assemblée »	Études sur les tarifs de transport aérien international	Remplacés par A22-22, § 4
A21-30	Budget supplémentaire — Exercice 1974	Mesures déjà prises
A21-32	Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions	La décision de l'Assemblée a été conservée dans A21-33
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	Mesures déjà prises
A21-38	Nouveau calcul de la contribution de la Chine	Mesures déjà prises
A21-40	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1971, 1972 et 1973 et examen des rapports de vérification correspondants	Mesures déjà prises
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	Mesures déjà prises

<b>A23-1 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*L'Assemblée déclare :*

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
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>
A14-33	Étude de la situation économique du transport aérien international	Mesures déjà prises
A17-15	Techniques radiologiques de fouille	Mesures déjà prises



<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A17-22	Simplification proposée du processus d'élaboration des conventions	<i>Caducue</i>
A18-15	Unification des unités de mesure	<i>Rendue caducue par l'adoption de la nouvelle édition (4<sup>e</sup>) de l'Annexe 5</i>
A21-6	Suspension du droit de vote de l'Afrique du Sud	<i>Mesures déjà prises</i>
A21-13	Texte authentique de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> 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>
A21-27	Procédures applicables à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers	<i>Mesures déjà prises</i>
A21-31	Budgets 1975, 1976 et 1977	<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>
A22-34	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>
A22-35	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>
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>

<b>A24-6 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*L'Assemblée déclare :*

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
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>
A16-4 2 <sup>e</sup> consi- dérant	Mise en service commercial des avions supersoniques — Problème de la détonation balistique	Mesures déjà prises
A21-15	Étude d'un système de rotation des lieux des sessions de l'Assemblée	Mesures déjà prises
A22-21	Mécanisme d'établissement des tarifs de transport aérien international — Conférences de trafic de l'IATA	Mesures déjà prises
A22-26	Priorité des études confiées au Conseil	Mesures déjà prises
A22-31	Budgets 1978, 1979 et 1980	Mesures déjà prises
A22-32	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Contributions au Fonds général pour 1978, 1979 et 1980	Mesures déjà prises
A23-10 § 2 du dispositif	Bruit et émissions des moteurs des avions à réaction subsoniques	Mesures déjà prises
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	Mesures déjà prises
A23-20	Avenir de l'approvisionnement en carburant d'aviation	Mesures déjà prises
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	Mesures déjà prises
A23-28	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1977, 1978 et 1979 et examen des rapports de vérification correspondants	Mesures déjà prises
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	Mesures déjà prises

<b>A26-6 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*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>
A14-25	Coordination de la circulation aérienne civile et militaire	<i>Mesures déjà prises</i>
A16-8	Enseignement technique aéronautique — Bourses de perfectionnement et bourses d'étude	<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>
A21-39	Nomination du commissaire aux comptes	<i>Caducue</i>
A23-4	Texte en langue chinoise de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>	<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>
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>
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>
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>

**A27-6 : 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>
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>Mesures déjà prises</i> <i>Mesures déjà prises</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>
A24-8 Second paragraphe du dispositif seulement	Nouvel examen du programme des travaux dans le domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacé par un nouveau paragraphe adopté à la 27<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i>
A24-9	Amélioration de l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	<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>Mesures déjà prises</i>
A24-22	Budgets 1984, 1985 et 1986	<i>Mesures déjà prises</i>
A24-27	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants Contributions au Fonds général pour 1984, 1985 et 1986	<i>Mesures déjà prises</i>
A26-1	Contribution de l'OACI au programme de l'Année internationale de la paix, 1986	<i>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A26-10	Examen du programme des travaux dans le domaine du transport aérien	<i>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</i>

<b>A29-4 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*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>
A22-22	Mécanisme d'établissement des tarifs de transport aérien international	<i>Mesures déjà prises ou Résolution remplacée</i>
A23-19	Deuxième Conférence de transport aérien, point 2 de l'ordre du jour	<i>Mesures déjà prises ou Résolution remplacée</i>
A24-30	Nomination du Commissaire aux comptes	<i>Mesures déjà prises</i>
A26-18	Budgets 1987, 1988 et 1989	<i>Mesures déjà prises</i>
A26-20	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants — Contributions au Fonds général pour 1987, 1988 et 1989	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</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>Mesures déjà prises</i>
A27-19	Allocation de fonds du PNUD destinés à des programmes multinationaux	<i>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</i>
A28-4	Approbation des comptes de l'Organisation pour l'exercice financier 1989 et examen du rapport de vérification correspondant	<i>Mesures déjà prises</i>
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	<i>Mesures déjà prises</i>

<b>A31-3 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*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>
A15-7	Résolution condamnant la politique d'apartheid et de discrimination raciale de l'Afrique du Sud	<i>Annulée par A31</i>
A16-17	Unification des unités de mesure	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
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	<i>Annulée par A31</i>
A21-20	Coopération entre États contractants dans les enquêtes sur certains accidents d'aviation	<i>À intégrer dans la Rés. A29-7</i>
A26-9	Sécurité de vol et facteurs humains	<i>À intégrer dans la Rés. A29-7</i>
A26-21	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	<i>Mesures déjà prises</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>
A27-11	Encombrement des aéroports et de l'espace aérien — § 6 du dispositif	<i>Mesures déjà prises</i>
A27-21	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants Contributions au Fonds général pour 1990, 1991 et 1992	<i>Mesures déjà prises</i>
A27-23	Budgets 1990, 1991 et 1992	<i>Mesures déjà prises</i>
A27-24	Méthodes révisées relatives à la mise en œuvre d'un budget-programme	<i>Mesures déjà prises</i>
A28-6	Budgets supplémentaires 1990, 1991 et 1992	<i>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</i>
A29-10	Convocation d'une réunion spéciale à l'échelle mondiale sur la transition ILS/MLS	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-22	Amendement du Règlement financier	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-24	Barème des contributions de la République fédérale d'Allemagne	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-25	Barème des contributions de la République du Yémen	<i>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</i>
A29-28	Détermination des contributions de la Croatie et de la Slovénie pour 1992	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A29-32	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1990 et 1991 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</i>

<b>A32-4 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*L'Assemblée déclare :*

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 ;
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>
A16-4	Mise en service commercial des avions supersoniques — Problème de la détonation balistique	<i>À incorporer dans la Rés. A31-11</i>
A22-14	Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques	
	§ 1 du dispositif, alinéa c)	<i>À incorporer dans la Rés. A31-11</i>
	§ 1 du dispositif, six dernières lignes	<i>Mesures déjà prises</i>
	§ 3 du dispositif, alinéa a) 1) i)	<i>Mesures déjà prises</i>
	§ 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 <i>bis</i> dans la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>	<i>Mesures déjà prises</i>
A27-26	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A31-26</i>
A29-17	Navigabilité des aéronefs	<i>Mesures déjà prises</i>



<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A29-23	Contributions au Fonds général pour 1993, 1994 et 1995	<i>Mesures déjà prises</i>
A29-29	Budgets 1993, 1994 et 1995	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-7	Mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI — Aspects financiers, organisationnels, coopératifs et juridiques	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-8	Modernisation de la présentation des plans régionaux de navigation aérienne et des processus d'amendement	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-22	Transfert des actifs et établissement des contributions de l'ancienne Tchécoslovaquie	<i>Mesures déjà prises</i>
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>Mesures déjà prises</i>
A31-27	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1992, 1993 et 1994 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>
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>Mesures déjà prises</i>

<b>A33-6 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*L'Assemblée déclare :*

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 ;
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>
A31-18	Amendement du Règlement financier (Amendement des articles VI et VII)	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-19	Amendement du Règlement financier (Amendement de l'article V)	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-21	Contributions au Fonds général pour 1996, 1997 et 1998	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</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>
A31-24	Budgets 1996, 1997 et 1998	<i>Mesures déjà prises</i>
A32-5	Cinquantième anniversaire de la Commission de navigation aérienne de l'OACI	<i>Mesures déjà prises</i>
A32-10	Critères internationaux pour évaluer la conformité à l'an 2000 et la notifier	<i>Mesures déjà prises</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>
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	<i>Mesures déjà prises</i>

<b>A35-4 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
---

*L'Assemblée déclare :*

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>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A29-2	Qualité de membre de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie-et-Monténégro)	<i>Mesures déjà prises</i>
A22-14	Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-20	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	<i>Caducue</i>
A32-26	Contributions au Fonds général pour 1999, 2000 et 2001	<i>Mesures déjà prises</i>

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</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>Mesures déjà prises</i>
A32-24	Budgets 1999, 2000 et 2001	<i>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</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>Mesures déjà prises</i>

<b>A36-16 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur</b>
--

*L'Assemblée déclare :*

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>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A24-8	Nouvel examen du programme de travaux dans le domaine de la navigation aérienne  <i>(Mesures déjà prises. Le programme des travaux techniques est devenu le Programme intégré de navigation aérienne (ANIP). L'ANIP est une version en ligne qui s'inscrit dans le contexte du Plan d'activités de l'Organisation. Il s'agit d'un outil de gestion dynamique, qui reprend toutes les pratiques commerciales modernes, y compris tous les critères spécifiés au paragraphe 1 du dispositif de la Résolution A24-8.)</i>	
A33-26	Contributions au Fonds général pour 2002, 2003 et 2004	<i>Mesures déjà prises</i>
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	<i>Mesures déjà prises</i>

---

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
A33-23	Budgets 2002, 2003 et 2004	<i>Mesures déjà prises</i>
A35-29	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Mesures déjà prises</i>
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	<i>Mesures déjà prises</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, A35-4 et A36-16) déclarées ne plus être en vigueur après la 16<sup>e</sup> session de l'Assemblée**

*Note.— En ce qui concerne les résolutions ou parties de résolutions déclarées ne plus être en vigueur par la 16<sup>e</sup> session de l'Assemblée, voir la Résolution A16-1.*

<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>
A4-19	Programme statistique de l'Organisation	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A7-6	Procédure révisée d'approbation des projets de conventions de droit aérien international	<i>Remplacée par A31-15*</i>
A7-14	Programme futur et méthodes de travail de l'Organisation dans le domaine économique	<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>
A10-5	Relations de l'OACI avec la Commission européenne de l'aviation civile	<i>Remplacée par A27-17</i>
A10-11	Emblème et sceau officiels de l'OACI	<i>Remplacée par A21-4*</i>
A10-32	Accords internationaux sur les droits commerciaux	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A10-36	Carnet de route	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A10-40	Enseignement du droit aérien	<i>Remplacée par A31-15*</i>
A12-18	Droits commerciaux pour le transport aérien international	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A12-19	Étude des redevances d'usage des aéroports et des installations et services de navigation aérienne	<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>
A14-7	Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques	<i>Remplacée par A22-14*</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>
A14-34	Études régionales sur le fret aérien	<i>Intégrée à A18-20*</i>
A15-5	Valeur économique des installations et services	<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>
A15-17	Développement du trafic aérien international de passagers	<i>Intégrée à A18-20*</i>
A15-18	Conférences de transport aérien	<i>Remplacée par A22-25*</i>
A15-22	Statistiques de l'aviation non commerciale	<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>
A16-3	Bruit des aéronefs au voisinage des aéroports	<i>Intégrée à A22-13*</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>
A16-6	Assistance technique	<i>Remplacée par A18-8*</i>
A16-7	Enseignement technique aéronautique	<i>Remplacée par A36-17</i>
A16-9	Assistance et conseils pour la mise en œuvre des plans régionaux	<i>Remplacée par A22-19</i>
A16-11	Participation de l'OACI aux programmes d'exploration et d'utilisation de l'espace	<i>Remplacée par A22-20*</i>
A16-14	Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux	<i>Remplacée par A22-4</i>
A16-15	Coordination des pratiques et procédures administratives et financières	<i>Remplacée par A18-6*</i>
A16-17 <i>Considérants</i> 1-3 et alinéas a) et c) du dispositif	Unification des unités de mesure	<i>Remplacés par A23-11, Appendice F*</i>
A16-18	Unités de mesure dans l'Annexe 5	<i>Remplacée par A23-11, Appendice F*</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>
A16-22	Prévisions du trafic aérien et méthodes de prévision	<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>
A16-23	Activités régionales dans le domaine du transport aérien — Politique générale	<i>Remplacée par A18-21*</i>
A16-24	Application des tarifs	<i>Remplacée par A18-18*</i>
A16-25	Participation des États à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux	<i>Remplacée par A21-28*</i>
A16-26	Poste aérienne internationale	<i>Remplacée par A32-17*</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>
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>
A16-29	Coordination avec d'autres organisations en matière de facilitation	<i>Remplacée par A32-17*</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>
A16-31	Effet des améliorations réalisées dans le domaine de la facilitation sur la conception des aéroports	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A16-32	Enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI	<i>Remplacée par A27-4*</i>
A16-33	Propriété et exploitation conjointes de services aériens internationaux	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A16-34	Division des statistiques, groupes d'experts en statistiques et réunions sur les statistiques	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A16-36	Participation des États aux conventions internationales de droit aérien	<i>Remplacée par A31-15*</i>
A16-37	Capture illicite d'aéronefs civils	<i>Intégrée à A21-9*</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>
A16-54	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>
A16-55	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A18-28*</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>

\* 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>
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>
A17-5	Mesures recommandées pour atténuer les conséquences d'une capture illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A17-6	Lois pénales relatives à la capture illicite d'aéronefs	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A17-7	Renforcement des arrangements d'extradition existants	<i>Intégrée à A26-7*</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>
A17-9	Bons offices de l'OACI	<i>Intégrée à A26-7*</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>
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>
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>
A17-14	Coopération internationale et échange et diffusion de renseignements sur l'intervention illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A17-16	Rapports sur les actes d'intervention illicite	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A17-17	Mesures générales de sûreté à prendre à bord des aéronefs en vol	<i>Intégrée à A26-7*</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>
A18-6	Services du Corps commun d'inspection	<i>Remplacée par A21-11*</i>
A18-7	Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation	<i>Intégrée à A21-10*</i>
A18-8	Assistance technique	<i>Remplacée par A21-17*</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>

\* 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>
A18-10	Mesures techniques additionnelles pour la protection de la sûreté du transport aérien civil international	<i>Remplacée par A21-23*</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>
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>
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>
A18-14	Manuels techniques de l'OACI	<i>Remplacée par A23-11, Appendice E*</i>
A18-16	Problèmes que posent la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs en exploitation internationale	<i>Remplacée par A21-22*</i>
A18-17	Études sur les tarifs de transport aérien international	<i>Remplacée par A21-26*</i>
A18-18	Application des tarifs	<i>Remplacée par A27-15*</i>
A18-20	Études régionales sur le transport aérien	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A18-21 § 3	Activités régionales dans le domaine du transport aérien — Politique générale	<i>Mesures déjà prises</i>
§ 1 a)		<i>Remplacé par A27-17</i>
Autres paragraphes		<i>Remplacés par A32-17*</i>
A18-24	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution minimale)	<i>Intégrée à A21-33*</i>
A18-25	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution maximale)	<i>Remplacée par A19-3*</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>
A18-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A21-36*</i>
A19-3	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution maximale)	<i>Intégrée à A21-33*</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>
A19-4	Principes à appliquer dans la détermination du barème des contributions (contribution minimale)	<i>Intégrée à A21-33*</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>
A20-2	Actes d'intervention illicite dans l'aviation civile	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A21-4	Emblème et sceau officiels de l'OACI	<i>Remplacée par A31-1</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>
A21-9	Ratification rapide des conventions relatives à l'intervention illicite	<i>Intégrée à A26-7*</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>
A21-11	Statut du Corps commun d'inspection	<i>Remplacée par A22-7</i>
A21-17	Assistance technique	<i>Remplacée par A22-8*</i>
A21-18	Allocation de fonds du PNUD destinés à des programmes multinationaux	<i>Remplacée par A27-19*</i>
A21-19	L'aviation civile internationale et l'environnement	<i>Intégrée à A22-12*</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>
A21-22	Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale	<i>Remplacée par A23-13</i>
A21-23	Mesures techniques de protection du transport aérien civil international contre les actes d'intervention illicite	<i>Remplacée par A22-17*</i>
A21-25	Examen des problèmes de transport aérien sur une base mondiale	<i>Remplacée par A22-25*</i>
A21-26	Étude sur les tarifs de transport aérien international	<i>Remplacés par A22-22</i>
§ 1 c), les mots « au Conseil afin qu'il en saisisse l'Assemblée »		<i>(§ 4)*</i>
Autres paragraphes		<i>Remplacés 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>
A21-28	Accord relatif au transit des services aériens internationaux	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A21-29	Application des tarifs	<i>Remplacée par A27-15*</i>
A21-33 § 1 f)	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	<i>Remplacé par A31-20*</i>
A21-36	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A22-33*</i>
A22-8	Assistance technique	<i>Remplacée par A23-7*</i>
A22-9	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A23-8*</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>
A22-12	L'aviation civile internationale et l'environnement humain	<i>Remplacée par A31-11*</i>
A22-13	Élaboration de normes et pratiques recommandées relatives à la qualité de l'environnement	<i>Remplacée par A31-11*</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>
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>
A22-20	Utilisation des techniques spatiales dans le domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A29-11</i>
A22-23	Recommandations n <sup>os</sup> 1, 2, 3 et 4 de la Conférence spéciale de transport aérien	<i>Mesures déjà prises</i>
<i>Considérants et alinéas du dispositif relatifs à l'application des tarifs</i>		<i>Remplacés par A27-15*</i>
A22-24	Inventaire des grands problèmes de transport aérien	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A22-25	Examen des problèmes du transport aérien sur une base mondiale	<i>Remplacée par A23-16*</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>
A22-27	Avenir de l'approvisionnement en carburant d'aviation	<i>Remplacée par A23-20*</i>
A22-28	Location, affrètement et banalisation d'aéronefs en exploitation internationale	<i>Remplacée par A23-13</i>
A22-30 § 3 du dispositif	Examen de tous les aspects des services linguistiques à l'OACI	<i>Mesures déjà prises</i>
A22-33	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A23-27*</i>
A23-7	Assistance technique	<i>Remplacée par A24-15*</i>
A23-8	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A24-16*</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>
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>
A23-18	Deuxième Conférence de transport aérien, point 1 de l'ordre du jour	<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>
A23-22	Interdiction d'atterrir aux avions détournés	<i>Intégrée à A26-7*</i>
A23-24 Par. de transition 2 à 4 et § 5	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>
A23-27	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A24-28*</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>
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>
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>
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>
A24-13	Application des tarifs	<i>Remplacée par A27-15*</i>
A24-14 § 2	Mesures unilatérales qui affectent le transport aérien international	<i>Mesures déjà prises</i>
Autres paragraphes		<i>Remplacés par A32-17*</i>
A24-15	Assistance technique	<i>Remplacée par A26-16*</i>
A24-16	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A26-17*</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>
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>
A24-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A26-26*</i>
A26-2	Ratification des instruments internationaux de l'OACI	<i>Remplacée par A27-3*</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>
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>

\* 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>
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>
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>
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>
A26-13	Accès des personnes âgées et des handicapés au transport aérien	<i>Remplacée par A32-17*</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>
A26-15	Imposition dans le domaine du transport aérien international	<i>Remplacée par A29-18*</i>
A26-16 § 7	Assistance technique	<i>Remplacé par A29-20*</i>
A26-17	Financement des activités d'assistance technique	<i>Remplacée par A27-18</i>
A26-26	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A27-25*</i>
A27-3	Ratification des instruments internationaux de l'OACI	<i>Remplacée par A31-15*</i>
A27-4	Enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI	<i>Remplacée par A32-17*</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>
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>
A27-14	Commerce des services	<i>Remplacée par A31-12*</i>
A27-15	Contrôle de l'application des tarifs	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A27-16	Systèmes informatisés de réservation	<i>Remplacée par A31-13*</i>
A27-20	Amélioration des capacités de formation et d'entretien du matériel dans le cadre de l'assistance technique	<i>Remplacée par A36-17</i>
A27-25	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A29-30*</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>
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>
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>
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>
A29-8	Les systèmes de communications, navigation, surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI	<i>Remplacée par A31-6*</i>
A29-9	Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI	<i>Remplacée par A31-6*</i>
A29-12	Incidences environnementales de l'aviation civile dans la haute atmosphère	<i>Remplacée par A31-11*</i>
A29-18	Imposition dans le domaine du transport aérien international	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A29-20	Transition vers une nouvelle politique en matière de coopération technique	<i>Remplacée par A31-14*</i>
A29-30	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A31-25*</i>
A29-31	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A31-26*</i>
A29-34	Nomination du Commissaire aux comptes	<i>Remplacée par A35-31</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>
A31-5	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>
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>
A31-10	Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile	<i>Remplacée par A36-10</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>

\* 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>
A31-12	Commerce des services	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A31-13	Systèmes informatisés de réservation	<i>Remplacée par A32-17*</i>
A31-14	Transition vers une nouvelle politique de coopération technique	<i>Remplacée par A32-21*</i>
A31-15	Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique	<i>Remplacée par A36-26</i>
A31-18	Amendement du Règlement financier (Amendement des articles VI et VII)	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-19	Amendement du Règlement financier (Amendement de l'article V)	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-20	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-21	Contributions au Fonds général pour 1996, 1997 et 1998	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-24	Budgets 1996, 1997 et 1998	<i>Mesures déjà prises</i>
A31-25	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A32-28*</i>
A31-26 § 2 et 4 du dispositif	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A32-27*</i>
A31-26	Modalités de règlement des arriérés de contributions	<i>Remplacée par A35-26</i>
A32-5	Cinquantième anniversaire de la Commission de navigation aérienne de l'OACI	<i>Mesures déjà prises</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>
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>
A32-13	Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques	<i>Remplacée par A36-25</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>

\* 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>
A32-16	Connaissance de la langue anglaise pour les communications radiotéléphoniques	<i>Remplacée par A36-11</i>
A32-17	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien	<i>Remplacée par A33-19*</i>
A32-18	Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports	<i>Remplacée par A33-19*</i>
A32-21	Transition vers une nouvelle politique de coopération technique	<i>Remplacée par A33-21*</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>
A32-23	Contrôle des exportations de MANPADS	<i>Remplacée par A35-11*</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>
A32-27	Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date	<i>Remplacée par A33-27*</i>
A32-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A33-28*</i>
A32-29	Modification du Règlement financier	<i>Remplacée par A36-35</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>
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>
A33-2	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>
A33-4	Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)	<i>Remplacée par A36-26</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>
A33-8	Poursuite et élargissement du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité	<i>Remplacée par A35-6</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>
A33-10	Création d'une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)	<i>Remplacée par A35-8*</i>
A33-13	Utilisation des routes transpolaires	<i>Remplacée par A36-14</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>
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>
A33-16	Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)	<i>Remplacée par A36-7</i>
A33-17	Non-divulgence de certains éléments sur les accidents et incidents	<i>Remplacée par A36-8</i>
A33-18	Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes	<i>Remplacée par A35-19*</i>
A33-19	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien	<i>Remplacée par A35-18*</i>
A33-21	Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique	<i>Remplacée par A35-20*</i>
A33-22	Arrangements pour la vérification externe des comptes des exercices 2000 et 2001	<i>Remplacée par A35-31</i>
A33-23	Budgets 2002, 2003 et 2004	<i>Mesures déjà prises</i>
A33-26	Contributions au Fonds général pour 2002, 2003 et 2004	<i>Mesures déjà prises</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>
A33-29	Modification du Règlement financier	<i>Remplacée par A36-35</i>
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)	<i>Remplacée par A36-26</i>
A35-5	Exposé récapitulatif de la politique permanente et de pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement	<i>Remplacée par A36-22</i>
A35-7	Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité	<i>Remplacée par A36-2</i>
A35-8	Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)	<i>Remplacée par A36-5</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>
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	<i>Remplacée par A36-20</i>
A35-10	Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation	<i>Remplacée par A36-18</i>
A35-11	Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)	<i>Remplacée par A36-19</i>
A35-13	Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux	<i>Remplacée par A36-24</i>
A35-14	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne	<i>Remplacée par A36-13</i>
A35-16	Prise en compte des évolutions des spécifications concernant les systèmes d'enregistrement embarqués	<i>Mesures déjà prises</i>
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	<i>Remplacée par A36-9</i>
A35-18	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien	<i>Remplacée par A36-15</i>
A35-19	Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes	<i>Remplacée par A36-21</i>
A35-20	Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique	<i>Remplacée par A36-17</i>
A35-21	Élargissement des activités de coopération technique de l'OACI	<i>Remplacée par A36-17</i>
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	<i>Mesures déjà prises</i>
A35-25	Modification du Règlement financier	<i>Remplacée par A36-35</i>
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	<i>Remplacée par A36-36</i>
A35-28	Fonds de roulement	<i>Remplacée par A36-24</i>
A35-29	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification correspondants	<i>Remplacée par A36-36</i>

---

<i>Résolution</i>	<i>Sujet</i>	<i>N'est plus en vigueur parce que</i>
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	<i>Remplacée par A36-37</i>
A35-31	Nomination du Commissaire aux comptes	<i>Remplacée par A36-38</i>

---

## Appendice C

### LISTE DES RÉSOLUTIONS RÉSULTANT DES INTÉGRATIONS, AVEC INDICATION DE LEUR ORIGINE

<i>Résolution</i>	<i>Résultat de l'intégration de</i>	<i>Résolution</i>	<i>Résultat 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 B du présent document.



## Appendice D

### LISTE DES RÉOLUTIONS QUI ONT ÉTÉ INTÉGRÉES, AVEC INDICATION DE LA RÉOLUTION 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*
		A15-5	A16-9* et A16-10
A2-8	A16-14	A15-8,	
A2-13	A16-33	Appendice H	A16-9*
A2-15	A16-29	A15-17	A18-20
A2-22	A16-32*	A15-19	A16-6* et A16-23*
		A15-20	A16-23*
A4-4	A16-14*	A15-21	A16-42*
A4-6	A16-13	A15-23	A16-27 et A16-28
A4-17	A16-33	A15-36	A16-54*
A4-20	A16-6*		
		A16-3	A22-13
A6-2	A16-56*	A16-4	A31-11
		A16-36	A31-15
A7-1	A16-56*	A16-37	A21-9*
A7-6	A31-15	A16-56	A21-10
A8-7	A16-56*	A17-2	A21-9*
		A17-3	A21-9*
A9-6	A16-56*	A17-5	A26-7*
		A17-6	A26-7*
A10-6	A16-6*	A17-7	A26-7*
A10-9	A16-14*	A17-8	A21-9*
A10-33	A16-26	A17-9	A26-7*
A10-35	A16-27, A16-28, A16-29 et A16-30	A17-10	A26-7*
		A17-11	A26-7*
A10-38	A16-34	A17-13	A26-7*
A10-39	A16-36	A17-14	A26-7*
A10-40	A31-15	A17-16	A26-7*
		A17-17	A26-7*
A11-14	A16-54*	A17-23	A26-7*
A12-5	A16-9* et A16-10	A18-7	A21-10
A12-8	A16-6*	A18-9	A21-9*
A12-20	A16-34	A18-11	A22-12
A12-21	A16-27, A16-28, A16-29 et A16-30	A18-12	A22-13
		A18-16	A23-13
A12-23	A16-36	A18-24	A21-33
A12-30	A21-33	A18-25	A21-33
A14-3	A16-6*	A19-3	A21-33
A14-4	A16-13	A19-4	A21-33
A14-32	A16-23*	A19-5	A21-33
A14-34	A18-20		
A14-35	A16-34		
A14-36	A16-27, A16-28, A16-29 et A16-30		
A14-38	A16-36		

\* N'est plus en vigueur. Voir l'Appendice B du présent document.

<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>	<i>Résolution</i>	<i>Intégrée à</i>
A20-2	A26-7*	A23-10	A31-11
		A23-21	A26-7*
A21-9	A26-7*	A23-22	A26-7*
A21-19	A22-12		
A21-22	A23-13	A24-18	A26-7*
		A24-19	A26-7*
A22-12	A31-11	A27-3	A31-15
A22-13	A31-11		
A22-14, §1, alinéa c) et § 3, alinéa a) 1) ii) du dispositif	A31-11	A28-3	A31-11
A22-15	A31-11	A29-8	A31-6
A22-16	A26-7*	A29-9	A31-6
A22-17	A26-7*	A29-12	A31-11
A22-28	A23-13		

\* N'est plus en vigueur. Voir l'Appendice B du présent document.



# Appendice E

## INDEX PAR SUJET

### DES RÉSOLUTIONS EN VIGUEUR

#### Accidents

accidents et incidents : non divulgation d'éléments : A36-8 (I-103)  
assistance aux victimes : réglementation et programmes : A32-7 (I-106)  
enquêtes : A36-13, Appendice U (II-23)  
prévention : A36-10 (I-102)

#### Accords et arrangements

bilatéraux, mise en œuvre des plans régionaux : A22-19 (II-28)  
OACI-ONU : A1-2 (I-47)  
laissez-passer ONU : A2-25 (I-48)

#### Aéronefs

bruit : avions à réaction subsoniques : A36-22, Appendice D (I-61)  
bruit : politiques et programmes : A36-22, Appendice C (I-58)  
civils : usage indu : déclaration : A33-1 (VII-1)  
code de conception : A33-11 (I-83)  
désinsectisation : A36-24 (I-80)  
location, affrètement et banalisation : A23-13 (II-40)  
nouveaux types, planification coordonnée : A23-14 (II-38)  
supersoniques : A36-22, Appendice G (I-66)

#### Aéroports, *Voir aussi* Encombrement des aéroports et de l'espace aérien

aéroports et services de navigation aérienne : A36-15, Appendice F (III-13)  
bruit : A36-22, Appendice E (I-62)  
mise en œuvre : A36-13, Appendice P (II-19)  
remise en activité : A22-11 (VI-7)

Aides à la navigation : vérification en vol et au sol : A36-13, Appendice Q (II-20)

Alcool : abus : programmes de dépistage : A33-12 (II-43)

#### Arriérés de contributions, *Voir aussi* Contributions

règlement : A34-1 (X-23) ; A35-27 (X-22) ; A36-33 (X-20)

#### Assemblée

invitations : A5-3 (I-28)  
règlement intérieur : (I-26)  
    texte en langue arabe : Décision A25 (I-27)  
    texte en langue russe : Décision A22 (I-27)  
réserves aux résolutions de l'Assemblée : Appendice A (A-1)  
résolutions en vigueur : Appendice F  
résolutions qui ne sont plus en vigueur : Appendice B (B-1)

sessions extraordinaires : A14-5 (I-25)  
sessions, fréquence et lieu : A8-1 (I-24) ; A16-13 (I-27) ; Décision A22 (I-27)

Assistance aux États, *Voir aussi* Coopération technique  
accidents d'avion : A36-13, Appendice U (II-23)  
financement des plans régionaux : A16-10 (IV-5)  
mise en application des SARP et PANS : A36-13, Appendice D (II-7)  
mise en œuvre de mesures techniques pour la protection de l'aviation civile :  
A36-20, Appendice F (VII-11)  
mise en œuvre des plans régionaux : A16-10 (IV-6) ; A22-19 (II-29)  
missions, secrétariat technique : A36-13, Appendice U (II-23)  
personnel et matériel pour la remise en activité d'aéroports : A22-11 (VI-7)  
services de recherches et de sauvetage : A36-13, Appendice N (II-17)

Assurances aéronautiques pour les risques de guerre : A33-20 (V-9)

Avions supersoniques, *Voir* Aéronefs

Bourses d'études et de perfectionnement : A36-17, Appendice B (VI-3) ; A36-26, Appendice D (V-3)

Brevets d'aptitude et licences, équipages de conduite : A21-24 (II-42) ; A36-13, Appendice G (II-9)

Bruit, *Voir* Aéronefs et Aéroports

Budgets

2005-2006-2007 : A35-22 (X-15)  
2008-2009-2010 : A36-29 (X-17)  
Étude sur la ventilation des coûts : A36-39 (X-27)  
Fonds de roulement : A36-34 (X-18)

Bureaux régionaux, Secrétariat : A36-13, Appendice T (II-22)

Certificats de navigabilité : A33-11 (I-83) ; A36-13, Appendice G (II-9)

Changements climatiques, *Voir* Environnement

Circulation aérienne

coordination civile et militaire : A36-13, Appendice O (II-18)  
services, délimitation des espaces aériens : A36-13, Appendice M (II-15)  
services, prestation : A36-13, Appendice W (II-25)

Comité des pensions du personnel : A3-9 (VIII-7)

Comité juridique : A7-5 (I-23)

Commissaire aux comptes : A5-10 (X-26) ; A36-38 (X-27)

Commission de la fonction publique internationale : A21-12 (I-51)

Commission de navigation aérienne

composition : A22-4 (I-21)  
emploi des langues : A22-29 (IX-2)

groupes d'experts : A36-13, Appendice C (II-6)  
membres : A18-2 (I-20) ; A27-2 (I-22)

Communications, navigation et surveillance, et gestion du trafic aérien (CNS/ATM)  
aspects juridiques et institutionnels : A36-26, Appendice F (V-5)  
communications air-sol à l'échelle mondiale : aspects juridiques : A29-19 (I-13)  
exposé récapitulatif : politique et pratiques de l'OACI : A35-15 (I-83)  
suivi de la Conférence de 1998 : A32-12 (I-86)  
système mondial de navigation par satellite (GNSS)  
Charte sur les droits et obligations des États : A32-19 (V-7)  
mise en œuvre : aspects juridiques : A32-20 (V-8) ; A36-26, Appendice F (V-5)

Communications radiotéléphoniques : connaissance de la langue anglaise : A36-11 (II-44)

Comptes, *Voir* Vérification des comptes

Conseil

augmentation du nombre des membres : A13-1 (I-15) ; A17A-1 (I-16) ; A21-2 (I-17) ;  
A28-1 (I-18) ; A28-2 (I-19)  
obligations des États membres : A4-1 (I-20)  
organisme d'arbitrage : A1-23 (I-27)  
session extraordinaire : A24-5 (I-41)

Contributions, *Voir aussi* Arriérés de contributions

barèmes : règles : A36-31 (X-2)  
barèmes 2005-2006-2007 : A35-24 (X-4)  
barèmes 2008-2009-2010 : A36-32 (X-9)  
fixation des contributions : A36-30 (X-14)  
paiement, retards : A26-23 (X-3)  
principes : A36-31 (X-2)

Convention de Chicago, 1944

article 3 *bis*, addition : A25-1 (I-9) ; A25-2 (I-11) ; A27-1 (I-12)  
article 45 — siège permanent : A8-4 (I-28) ; A8-5 (I-29)  
article 48, alinéa a) — sessions extraordinaires de l'Assemblée : A14-5 (I-25)  
articles 48, alinéa a), 49, alinéa e), et 61 — sessions de l'Assemblée : A8-1 (I-24)  
article 50, alinéa a) — nombre des membres du Conseil : A13-1 (I-15) ; A17A-1 (I-16) ;  
A21-2 (I-17) ; A28-1 (I-18) ; A28-2 (I-19)  
article 56 — Commission de navigation aérienne : A18-2 (I-20) ; A22-4 (I-21) ; A27-2 (I-22)  
article 83 *bis* — addition : A23-3 (I-9)  
article 83 *bis* — transfert de certaines fonctions et obligations : A23-2 (I-8)  
article 93 *bis* — membres de l'OACI : A1-3 (I-14)  
disposition finale, amendement : A22-3 (I-5) ; A24-3 (I-6) ; A31-29 (I-6) ; A32-3 (I-7)  
politique d'amendement : A4-3 (I-2)  
texte authentique chinois : A32-2 (I-6)  
texte authentique russe : A22-2 (I-4)  
textes authentiques espagnol et français : A16-16 (I-4)

Convention de Vienne : A33-5 (I-39)

Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection  
article IV — application : A35-2 (VII-16)

Conventions de droit aérien, *Voir* Droit aérien

Coopération technique

exposé récapitulatif : politiques de l'OACI : A36-17 (VI-1)

financement : A36-17, Appendice B (VI-3)

mise en œuvre : A36-17, Appendice C (VI-5)

programme : A36-17, Appendice A (VI-1)

Corps commun d'inspection : A22-7 (I-51)

Cuba : aéronef civil cubain, sabotage et destruction : A22-5 (I-43)

Désinsectisation des aéronefs : A36-24 (I-80)

Développement économique : A36-17 (VI-1)

Détournement, *Voir* Intervention illicite

Différences (SARP et PANS) : A36-13, Appendice D (II-7)

Différends, règlement : A1-23 (I-27)

Documentation

circulaires et manuels techniques de l'OACI : A36-13, Appendice E (II-8)

envoi : A3-5 (IX-7) ; A36-13, Appendice B (II-5) ;

publication et distribution : A24-21 (IX-6)

publications : A1-54 (IX-5)

Drogues

prévention sur les lieux de travail : A29-16 (II-42)

programmes de dépistage : A33-12 (II-43)

répression du transport illicite : A27-12 (I-76)

Droit aérien, *Voir aussi* Questions juridiques

conventions : A36-26, Appendice B (V-1)

enseignement : A36-26, Appendice D (V-3)

Droit de vote, suspension : A36-33 (X-20)

Droits commerciaux, *Voir* Accords et arrangements

Économie des transporteurs aériens : A36-15, Appendice G (III-15)

prévisions et planification économique : A36-15, Appendice C (III-9)

réglementation économique : A36-15, Appendice A (II-2)

Égalité des sexes : représentation équitable au sein du Secrétariat : A36-27 (VIII-5)

Emblème et sceau de l'OACI : A31-1 (I-35)

Émissions des moteurs d'aviation : A36-22, Appendice I (I-68)

Encombrement des aéroports et de l'espace aérien : A27-11 (II-39)

Enseignement, *Voir* Formation

#### Environnement

espèces exotiques envahissantes, prévention : A36-21 (I-76)  
politique et pratiques de l'OACI : A36-22 (I-54)  
qualité de l'air : A36-22, Appendice H (I-66)  
remplacement des halons : A36-12 (II-46)

Équipages de conduite, brevets d'aptitude et licences : A21-24 (II-42) ; A36-6 (I-95) ; A36-13, Appendice G (II-9)

Espace extra-atmosphérique : A29-11 (I-53)

#### États contractants

coopération : enquêtes sur les accidents d'aviation : A36-13, Appendice U (II-23)  
coopération : remise en activité des aéroports : A22-11 (VI-7)  
coopération : sécurité de l'aviation civile : A25-3 (I-12)  
mesures relatives à la coopération technique : A36-17 (VI-1)  
participation aux travaux techniques : A36-13, Appendice S (II-21)  
relations avec l'OACI : A1-14 (I-36) ; A1-15 (I-40) ; A2-26 (I-37) ; A2-27 (I-38)

#### Experts

assistance technique : A36-17 (VI-1)  
bureaux régionaux : A36-13, Appendice T (II-22)

Facilitation : A36-15, Appendice D (III-9)

Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) : A34-1 (X-23) ; A36-5 (I-99)

#### Fédération de Russie

Actes de terrorisme et de destruction d'aéronefs civils : A35-1 (I-45)

Financement collectif : A1-65 (IV-1) ; A14-37 (IV-5) ; A16-10 (IV-5)

Fonds de roulement : A36-30 (X-14) ; A36-34 (X-18)

Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) : A36-39 (X-27)

Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC) : A33-24 (X-27) ; A35-32 (X-28)

#### Formation

aéronautique : A36-13, Appendice H (II-9)  
coopération technique : personnel d'aviation civile : A36-17, Appendice C (VI-5)  
droit aérien : A36-26, Appendice D (V-3)  
sûreté : A36-20, Appendice C (VII-6), Appendice F (VII-11)

Fréquences radioélectriques : A36-25 (I-104)

GNSS, *Voir* Communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

Groupes d'experts : A36-13, Appendice C (II-6)

Halons, remplacement des : A36-12 (II-46)

Harmonisation des règlements à l'échelle mondiale : A29-3 (I-82)

Impacts sans perte de contrôle (CFIT) : programme de prévention : mise en application : A31-9 (I-101)

Imposition dans le domaine du transport aérien : A36-15, Appendice E (III-12)

Information du public, politique : A1-15 (I-40)

Installations et services de navigation aérienne

financement collectif : A1-65 (IV-1)

justification économique : A16-10 (IV-5)

mise en œuvre : A22-19 (II-28) ; A36-13, Appendice L (II-14)

plans régionaux et SUPPS : A36-13, Appendice J (II-12)

recherches et sauvetage : A36-13, Appendice N (II-16)

SARP et PANS : A36-13, Appendice A (II-3)

Instruments internationaux : ratification, situation : A36-26, Appendice C (V-2)

Intervention illicite

actes d'intervention illicite

mesures à prendre par les États : A36-20, Appendice D (VII-8)

politique de l'OACI, exposé récapitulatif : A36-20 (VII-4)

action du Conseil : A36-20, Appendice G (VII-12)

coopération internationale et régionale : A36-20, Appendice H (VII-13)

déclaration de l'Assemblée : A17-1 (VII-2)

destruction d'aéronefs civils en vol : A27-9 (VII-14) ; A33-1 (VII-1) ; A35-1 (I-45)

instruments juridiques internationaux : A36-20, Appendice B (VII-5)

menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS) :

A36-19 (VIII-15) ; A36-20 (VII-4)

mesures techniques de sûreté : A36-20, Appendice C (VII-6) ; A36-20, Appendice F (VII-11)

politique générale : A36-20, Appendice A (VII-4)

usage indu d'aéronefs : déclaration : A33-1 (VII-1)

Invasion iraquienne du Koweït : conséquences aéronautiques : A28-7 (I-43)

Israël : A19-1 (I-40) ; A20-1 (I-41)

Jérusalem, aéroport : A21-7 (I-42) ; A23-5 (I-42)

Journée internationale de la paix : A24-1 (I-81)

Laissez-passer : A2-25 (I-48)

Langues

arabe, élargissement des services à l'OACI : Décision A26 (IX-3) ; A29-21 (IX-3)

emploi limité : Décision A21 (IX-3)

utilisation aux sessions de l'Assemblée : Décision A23 (IX-3)

chinois, introduction : Décision A22 (IX-3)

renforcement de l'emploi de la langue chinoise à l'OACI : A31-16 (IX-4)

communications radiotéléphoniques, connaissance de la langue anglaise : A36-11 (II-44)

emploi à la Commission de navigation aérienne : A22-29 (IX-2)  
services linguistiques : A22-30 (IX-1) ; A31-17 (IX-1)

Liban, aéronef civil libanais détourné et capturé : A20-1 (I-41)

Libye, aéronef civil libyen abattu : A19-1 (I-40)

Licences et brevets d'aptitude, équipages de conduite : A21-24 (II-42) ; A36-13, Appendice G (II-9)

Maladies transmissibles : protection et prévention : passagers et équipages : A35-12 (I-78)

Médecine aéronautique : A21-24 (II-42)

Navigabilité, certificats de : A33-11 (I-83) ; A36-13, Appendice G (II-9)

Navigation aérienne, *Voir aussi* Plans régionaux  
installations et services, *Voir* Installations et services de navigation aérienne  
navigation fondée sur les performances : A36-23 (II-34)  
plan mondial : A36-7, Appendice B (II-32)  
politique permanente : A15-9 (II-2) ; A36-13 (II-2)  
programme des travaux : A24-8 (II-17)

#### Normes

définition et élaboration : A36-13, Appendice A (II-3)  
mise en application des SARP et PANS : A36-13, Appendice D (II-7)

#### OACI

amélioration de l'efficacité : A31-2 (I-30) ; A32-1 (I-33) ; A33-3 (I-35)  
célébration du 50<sup>e</sup> anniversaire (1994) : A29-1 (I-1)  
emblème et sceau : A31-1 (I-35)  
membres : A1-3 (I-14) ; A1-9 (I-15)  
siège permanent : A8-4 (I-28) ; A8-5 (I-29)

#### Organisation de libération de la Palestine (OLP)

participation aux travaux de l'OACI en qualité d'observateur : A22-6 (I-52)

#### Organisation des Nations Unies

accord avec l'OACI : A1-2 (I-47)  
dixième anniversaire : A9-16 (I-50)  
laissez-passer : A2-25 (I-48)  
relations avec l'OACI : A2-24 (I-48)

#### Organisations internationales

relations avec l'OACI : A1-10 (I-46) ; A1-11 (I-46) ; A5-3 (I-28)

Organismes d'exploitation : installations et services au sol : A16-10, § 2 (IV-6)

Organismes régionaux de l'aviation civile : relation avec l'OACI : A27-17 (I-50)

Paix et sécurité : A5-5 (I-49)

Palestine, *Voir* Organisation de libération de la Palestine

Passagers indisciplinés ou perturbateurs : infractions : législation nationale : A36-26, Appendice E (V-3)

Permis d'exploitation aérienne : A36-6 (I-95)

Personnel au sol, conditions d'emploi : A36-13, Appendice R (II-21)

#### Plans régionaux

contributions volontaires, matériel et fonds : A36-17, Appendice B (VI-3)

élaboration : A36-13, Appendice J (II-12)

financement : A16-10 (IV-5)

mise en œuvre : A22-19 (II-28) ; A36-13, Appendice L (II-14)

Poste aérienne : A36-15, Appendice H (III-11)

#### Pratiques recommandées

élaboration : A36-13, Appendice A (II-3) ; A36-22, Appendice B (I-57)

mise en application : A36-13, Appendice D (II-7)

Président du Conseil : limitation du nombre de mandats : A36-28 (VIII-2)

Privilèges et immunités : A2-26 (I-37) ; A2-27 (I-38) ; A26-3 (I-38)

#### Procédures complémentaires régionales (SUPPS)

élaboration : A36-13, Appendice K (II-13)

mise en application : A36-13, Appendice M (II-15)

#### Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

élaboration : A36-13, Appendice A (II-3) ; A36-22, Appendice B (I-57)

mise en application : A36-13, Appendice D (II-7)

Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) : A36-17 (VI-1) ; A36-37 (X-25)

Publications, *Voir* Documentation

Questions juridiques : politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique : A36-26 (V-1)

Radionavigation, *Voir* Aides à la navigation

Recherches et développement, coordination : A36-13, Appendice I (II-11)

Recherches et sauvetage, services : A36-13, Appendice N (II-16)

Redevances, *Voir* Impositions dans le domaine du transport aérien

Règlement financier : A36-35 (X-1)

#### Réunions

documentation : A3-5 (IX-7) ; A36-13, Appendice B (II-5)

institutions spécialisées, invitation des mouvements de libération : Décision A21 (I-52)

navigation aérienne : A36-13, Appendice B (II-5)

non officielles : A22-19, alinéa c) (II-29)



OACI, participation de l'OLP en qualité d'observateur : A22-6 (I-52)  
préparation et conduite : A11-16 (I-35)  
régionales : A36-13, Appendice 12 (II-13)

Routes aériennes : routes transpolaires, utilisation de : A36-14 (II-25)

Secrétaire général : limitation du nombre de mandats : A36-28 (VIII-2)

#### Secrétariat

bureaux régionaux : A36-13, Appendice T (II-22)  
contrats à court terme : A14-6, § 2 (VIII-4)  
détachement de personnel : A1-51, § 3 (VIII-1)  
égalité des sexes : A36-27 (VIII-5)  
experts d'assistance technique : A36-17, Appendice C (VI-5)  
nominations et avancement : A1-8 (VIII-6)  
politique de recrutement : A14-6, § 2 et 3 (VIII-4)  
politique relative au personnel : A1-51 (VIII-1)  
privilèges et immunités : A2-27 (I-38)  
répartition géographique : A4-31 (VIII-3) ; A14-6 (VIII-3) ; A24-20 (VIII-4)  
technique : A36-13, Appendice T (II-22)

#### Sécurité, *Voir aussi* Supervision de la sécurité

collecte et traitements de données : A36-9 (II-33)  
coopération entre États contractants : A25-3 (I-12)  
Facilité financière pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) : A36-5 (I-99)  
facteurs humains : A36-13, Appendice V (II-24)  
plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : A36-7, Appendice A (II-31)  
plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique : A36-1 (II-27)  
programme de soutien de la mise en œuvre et du développement : A36-3 (I-97)  
stratégie unifiée pour résoudre les carences : A36-2 (I-93)

Sécurité de la navigation : A32-6 (I-44)

Services linguistiques, *Voir* Langues

Siège permanent de l'OACI : A8-4 (I-28) ; A8-5 (I-29)

Spectre des fréquences radioélectriques : politique de l'OACI : A36-25 (I-104)

Statistiques : A36-15, Appendice B (III-7)

Stupéfiants, *Voir* Drogues

#### Supervision de la sécurité

amélioration : A29-13 (I-87)  
Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) : A32-11 (I-88) ;  
A33-9 (I-91) ; A35-6 (I-89) ; A36-4 (I-98)

#### Sûreté, *Voir aussi* Intervention illicite

Programme universel OACI d'audits de sûreté : A36-20, Appendice E (VII-10)  
Plan d'action pour la sûreté de l'aviation : contributions financières : A36-18 (VII-13)

Systèmes aéronautiques

coordination : A36-13, Appendice I (II-11)

planification coordonnée : A23-14 (II-38)

Systèmes antiaériens portables (MANPADS)

menace posée à l'aviation par les MANPADS : A36-19 (VII-15) ; A36-20 (VII-4)

Tabac, usage du : restriction sur les vols internationaux de passagers : A29-15 (I-77)

Taxes, *Voir* Imposition dans le domaine du transport aérien

Trafic aérien, *Voir aussi* Circulation aérienne et Communications, navigation et surveillance et gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

Trait drépanocytaire : A21-24 (II-42)

Transport aérien

exposé récapitulatif : politique de l'OACI : A36-15 (III-1)

protection et développement : A27-13 (I-81)

Travaux techniques : participation des États : A36-13, Appendice S (II-21)

Unités de mesure : A36-13, Appendice F (II-8)

Utilisation des terrains : planification et gestion : A26-22, Appendice F (I-64)

Vérification des comptes de l'OACI : A5-10 (X-26) ; A36-36 (X-24) ; A36-38 (X-27)

Programme des Nations Unies pour le développement : A36-37 (X-25)

Vols humanitaires : A29-14 (I-105)

---

## Appendice F

### INDEX DES RÉOLUTIONS EN VIGUEUR\* (dans l'ordre numérique)

Résolution	Page	Résolution	Page	Résolution	Page
A1-2	I-47	A13-1	I-15	A22-30	IX-1
A1-3	I-14	A14-5	I-25	A23-1	B-8
A1-8	VIII-6	A14-6	VIII-3	A23-2	I-8
A1-9	I-15	A14-37	IV-5	A23-3	I-9
A1-10	I-46	A15-9	II-2	A23-5	I-42
A1-11	I-46	A16-1	B-1	A23-13	II-40
A1-14	I-36	A16-10	IV-5	A23-14	II-38
A1-15	I-40	A16-13	I-27	A24-1	I-81
A1-23	I-27	A16-16	I-4	A24-3	I-6
A1-51	VIII-1	A17-1	VII-2	A24-5	I-41
A1-54	IX-5	A17A-1	I-16	A24-6	B-9
A1-65	IV-1	A18-1	B-3	A24-20	VIII-4
A2-24	I-48	A18-2	I-20	A24-21	IX-6
A2-25	I-48	A19-1	I-40	A25-1	I-9
A2-26	I-37	A20-1	I-41	A25-2	I-11
A2-27	I-38	A21-1	B-4	A25-3	I-12
A3-5	IX-7	A21-2	I-17	A26-3	I-38
A3-9	VIII-7	A21-7	I-42	A26-6	B-10
A4-1	I-20	A21-12	I-51	A26-23	X-3
A4-3	I-2	A21-24	II-42	A27-1	I-12
A4-31	VIII-3	A22-1	B-7	A27-2	I-22
A5-3	I-28	A22-2	I-4	A27-6	B-12
A5-5	I-49	A22-3	I-5	A27-9	VII-14
A5-10	X-26	A22-4	I-21	A27-11	II-39
A7-5	I-23	A22-5	I-43	A27-12	I-76
A8-1	I-24	A22-6	I-52	A27-13	I-80
A8-4	I-28	A22-7	I-51	A27-17	I-50
A8-5	I-29	A22-11	VI-7	A28-1	I-18
A9-16	I-50	A22-19	II-28	A28-2	I-19
A11-16	I-35	A22-29	IX-2	A28-7	I-43

\*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<sup>e</sup> 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, A35-4 et A36-16 ainsi que l'Appendice B du présent document.

En plus des résolutions énumérées dans cet Index, il y a trois autres résolutions qui sont aussi en vigueur mais dont le texte n'a pas été reproduit dans ce document pour la raison suivante :

— A6-12, A12-4 et A14-1 : ces résolutions déterminent le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée. Le texte en vigueur de ce Règlement figure dans le Doc 7600.

<i>Résolution</i>	<i>Page</i>	<i>Résolution</i>	<i>Page</i>	<i>Résolution</i>	<i>Page</i>
A29-1	I-1	A33-6	B-17	A36-14	II-25
A29-3	I-82	A33-9	I-91	A36-15	III-1
A29-4	B-13	A33-11	I-83	A36-16	B-19
A29-11	I-53	A33-12	II-43	A36-17	VI-1
A29-13	I-87	A33-20	V-9	A36-18	VII-13
A29-14	I-105	A33-24	X-27	A36-19	VII-15
A29-15	I-77	A34-1	X-23	A36-20	VII-4
A29-16	II-42	A35-1	I-45	A36-21	I-76
A29-19	I-13	A35-2	VII-16	A36-22	I-54
A29-21	IX-3	A35-4	B-18	A36-23	II-34
A31-1	I-35	A35-6	I-89	A36-24	I-80
A31-2	I-30	A35-12	I-78	A36-25	I-104
A31-3	B-14	A35-15	I-83	A36-26	V-1
A31-9	I-101	A35-22	X-15	A36-27	VIII-5
A31-16	IX-4	A35-24	X-4	A36-28	VIII-2
A31-17	IX-1	A35-27	X-22	A36-29	X-17
A31-29	I-6	A35-32	X-28	A36-30	X-14
A32-1	I-33	A36-1	II-27	A36-31	X-2
A32-2	I-6	A36-2	I-93	A36-32	X-9
A32-3	I-7	A36-3	I-97	A36-33	X-20
A32-4	B-16	A36-4	I-98	A36-34	X-18
A32-6	I-44	A36-5	I-99	A36-35	X-1
A32-7	I-106	A36-6	I-95	A36-36	X-24
A32-11	I-88	A36-7	II-30	A36-37	X-25
A32-12	I-86	A36-8	I-103	A36-38	X-27
A32-19	V-7	A36-9	II-33	A36-39	X-27
A32-20	V-8	A36-10	I-102		
A33-1	VII-1	A36-11	II-44		
A33-3	I-35	A36-12	II-46		
A33-5	I-39	A36-13	II-2		



© OACI 2008  
5/08, F/P1/150 ;  
7/09, F/P2/55

N° de commande 9902  
Imprimé à l'OACI

