

ÉDITION PROVISOIRE
OCTOBRE 2004

RÉSOLUTIONS

ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

Montréal, 28 septembre – 8 octobre 2004

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE À SA 35^e SESSION

ÉDITION PROVISOIRE

TABLE DES MATIÈRES

Résolution		Page
A35-1	Actes de terrorisme et de destruction d'aéronefs civils russes ayant causé la mort de 90 personnes — passagers et membres d'équipage.....	1
A35-2	Application de l'article IV de la <i>Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection</i>	1
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).....	3
A35-4	Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur	4
A35-5	Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement	5
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)	24
A35-7	Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité.....	26
A35-8	Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)	29
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...	30
A35-10	Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation	40
A35-11	Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS).....	42
A35-12	Protection de la santé des passagers et des équipages et prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages internationaux	43
A35-13	Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux	44

Résolution	Page
A35-14	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne 45
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)..... 72
A35-16	Prise en compte des évolutions des spécifications concernant les systèmes d'enregistrement embarqués..... 75
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 75
A35-18	Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien 76
A35-19	Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes 93
A35-20	Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique 93
A35-21	Élargissement des activités de coopération technique de l'OACI..... 95
A35-22	Budgets 2005, 2006 et 2007 96
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..... 99
A35-24	Contributions au Fonds général pour 2005, 2006 et 2007..... 99
A35-25	Modification du Règlement financier..... 105
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 105
A35-27	Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date 108
A35-28	Fonds de roulement 109
A35-29	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification correspondants 111

Résolution	Page
A35-30	111
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.....	
A35-31	113
Nomination du Commissaire aux comptes	
A35-32	113
Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC).....	

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE À SA 35^e SESSION

ÉDITION PROVISOIRE

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 kamikazes 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 kamikazes dans les actes terroristes, à bord d'aéronefs comme dans d'autres lieux publics,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

Reconnaissant l'importance de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* dans la prévention des actes illicites contre l'aviation civile,

Consciente de la proposition actuelle faite par la Commission technique internationale des explosifs d'amender l'annexe technique à la Convention afin d'augmenter la concentration minimale 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^e Partie de l'annexe technique, mais qui n'y répondent plus en raison de l'amendement mentionné ci-dessus, à savoir augmenter la concentration minimale requise du marqueur diméthyl-2,3 dinitrobutane-2,3 (DMNB) de 0,1 à 1,0 % en masse, seront régis par les dispositions de l'article IV, paragraphes 2 et 3, à compter de l'entrée en vigueur de l'amendement en question.
- 2) En conséquence, lorsqu'un tel amendement de la 2^e Partie de l'annexe technique entrera en vigueur, chaque État partie n'ayant pas expressément formulé d'objection à l'amendement prendra les mesures nécessaires pour s'assurer :
 - a) que tous les stocks d'explosifs sur son territoire dont il est fait mention au paragraphe précédent soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite Convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de trois ans à dater de l'entrée en vigueur dudit amendement, si les explosifs en question ne sont pas détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police ;
 - b) que tous les stocks d'explosifs dont il est question à l'alinéa a), qui sont détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police et qui ne sont pas incorporés en tant que partie intégrante dans des engins militaires dûment autorisés, soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de ladite Convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de quinze ans à compter de l'entrée en vigueur dudit amendement.
- 3) Le précédent paragraphe s'appliquera à tout État partie qui retire son objection à l'amendement, à compter de la date à laquelle il indique qu'il consent à y être lié.
- 4) Les paragraphes ci-dessus s'appliqueront mutatis mutandis à tout amendement futur de l'annexe technique, à moins qu'un État contractant ne notifie à tous les autres États contractants et au Conseil qu'il n'accepte pas cette application. Une telle notification aura lieu dans la période de 90 jours mentionnée au paragraphe 3 de l'article VII de la Convention.

A35-3 : Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne, a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1991, et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne, en 2003,

Considérant que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS) et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

Considérant que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

Considérant qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

1. *Reconnaît* l'importance du premier point du programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « *Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique* », ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet ;

2. *Réaffirme* qu'il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour cette raison ;

3. *Invite* les États contractants à envisager aussi de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago et le droit international public ;

4. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

5. *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;

6. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et les autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ;

7. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;

8. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention de Chicago).

A35-4 : Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

L'Assemblée déclare :

1. que, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les résolutions ou parties de résolution 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.

Résolution	Sujet	Motif
A29-2	Qualité de membre de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)	Fait
A22-14	Problèmes techniques et économiques que pose la mise en service commercial d'avions supersoniques	Fait
A31-20	Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants	Périmé
A32-26	Contributions au Fonds général pour 1999, 2000 et 2001	Fait
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	Fait
A32-24	Budgets 1999, 2000 et 2001	Fait
A33-30	Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 1998, 1999 et 2000 et examen des rapports de vérification correspondants	Fait
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	Fait

A35-5 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A33-7, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la Résolution A33-7 se compose d'un texte d'introduction et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

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

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

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

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

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

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

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

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI prenne un rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile liées à l'environnement et *demande* au Conseil de conserver l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations ;

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

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

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

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

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

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

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Considérant que, suite à la récente diminution du trafic et à la réduction consécutive du nombre de vols, qui ont momentanément réduit la pression des préoccupations environnementales, l'aviation devrait retrouver sa courbe de croissance habituelle en 2005 et au-delà,

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

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

Notant la Résolution A35-14 (Appendice Q), qui appelle l'attention des constructeurs et des exploitants d'aéronefs sur le fait que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les aéroports employés pour l'exploitation des avions à réaction actuels,

1. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en juin 2001, de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs, qui figure au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, ainsi que la récente proposition relative à de nouvelles normes plus rigoureuses applicables aux émissions d'oxydes d'azote, qui sont destinées à être mises en application le 1^{er} janvier 2008 ;

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

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

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

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

APPENDICE C

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

Considérant que, en réponse à une demande faite par l'Assemblée en 2001, des orientations ont été produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée (*Document d'orientation sur l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* [Doc 9829]),

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

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

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

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

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

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

2. *Prie instamment* les États :

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

3. *Encourage* les États :

- a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens ;
- b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiètement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit

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

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

4. *Demande* aux États :

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

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

6. *Demande* au Conseil :

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

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

APPENDICE D

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Considérant que 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 dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;
- b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

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

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt qu'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;
- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple services long-courriers) ;
- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés 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 ne pas autoriser l'imposition de toute restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

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

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

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

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés dans le Chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

Considérant qu'il est indispensable de préserver ces améliorations dans toute la mesure possible pour le bien des collectivités locales,

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

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

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

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la nouvelle norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;

3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :

- a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
- b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
- c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;
- d) de promulguer des lois, établir des orientations ou mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;
- e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;

4. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et qu'elles répondent aux besoins des États ;
- b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir.

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

APPENDICE H

Incidences environnementales de l'aviation civile sur l'atmosphère

L'Assemblée,

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

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

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

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

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaît que les effets de certains types d'émissions aéronautiques sont bien connus mais que les effets d'autres émissions le sont moins, et qu'il identifie un

certain nombre de domaines clés d'incertitude scientifique qui limitent la capacité de prévoir les incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Prie instamment* les États :

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

2. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à coopérer étroitement avec le GIEC et les autres organisations œuvrant à la détermination de la contribution de l'aviation aux problèmes environnementaux dans l'atmosphère ainsi qu'avec les organisations œuvrant à l'élaboration de politiques dans ce domaine, notamment avec la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, de formuler des propositions concrètes et de fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, en mettant en particulier l'accent sur l'utilisation de solutions techniques et tout en poursuivant l'examen de mesures fondées sur le marché, et en tenant compte des incidences possibles pour les pays en développement et les pays développés ;
- c) de continuer d'aider l'organe subsidiaire du Conseil scientifique et technologique de la CCNUCC en ce qui concerne les questions de méthodologie ;
- d) de continuer à mettre au point les outils nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et à encourager le recours aux mesures opérationnelles décrites dans les orientations de l'OACI (Cir 303) comme moyen de limiter ou de réduire les incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation ;

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

APPENDICE I

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Mesures volontaires

- 1) *Encourage* les États contractants, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;
- 2) *Demande* au Secrétaire général de faciliter ces mesures en diffusant les lignes directrices élaborées par l'OACI à leur sujet, y compris un accord volontaire type et de faire en sorte que ceux qui prendront sans tarder ces mesures en bénéficieront et ne seront pas pénalisés par la suite pour les avoir prises ;

b) Prélèvements liés aux émissions

- 1) *Reconnaît* la validité permanente de la résolution du Conseil du 9 décembre 1996 relative aux prélèvements liés aux émissions ;
- 2) *Prie instamment* les États de suivre les orientations actuelles figurant dans cette résolution ;
- 3) *Reconnaît* que les orientations existantes de l'OACI ne suffisent pas actuellement pour mettre en œuvre des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale, mais que l'introduction de ce type de redevances sur la base d'une entente mutuelle entre États membres d'une organisation d'intégration économique régionale, pour application aux exploitants des États en question, n'est pas interdite, et *demande* au Conseil :
 - a) de conduire d'autres études et d'élaborer des orientations supplémentaires sur ce sujet ;
 - b) de mettre un accent particulier sur les questions en suspens identifiées dans des études antérieures ainsi que par l'Assemblée ;
 - c) de viser à mener à bien ses travaux d'ici la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007 ;
- 4) *Prie instamment* les États contractants d'éviter de mettre en œuvre de façon unilatérale des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007, lorsque la question sera examinée et discutée à nouveau ;
- 5) *Demande* au Conseil d'étudier l'efficacité des prélèvements sur les émissions liés à la qualité de l'air local, et d'élaborer de nouvelles orientations à ce sujet, d'ici la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2007, et *prie instamment* les États contractants de participer activement à cet effort et de partager les informations dont ils disposent ;
- 6) *Prie instamment* les États contractants de garantir le plus haut niveau possible de cohérence avec les politiques et orientations de l'OACI en matière de prélèvements sur les émissions liés à la qualité de l'air local ;

c) Échanges des droits d'émission

- 1) *Entérine* la poursuite de l'élaboration d'un système ouvert d'échange des droits d'émission dans l'aviation internationale ;
- 2) *Demande* au Conseil de se concentrer sur deux approches dans la poursuite des travaux sur ce sujet. Selon l'une de ces approches, l'OACI appuierait la mise au point d'un système volontaire d'échange de droits que les États contractants et les organisations internationales intéressés pourraient proposer. Selon l'autre approche, l'OACI fournirait des indications à l'intention des États contractants, s'il y a lieu, pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les programmes

d'échange de droits d'émissions des États contractants, conformément au processus de la CCNUCC. Dans les deux cas, le Conseil devrait s'assurer que les lignes directrices pour un système ouvert d'échange de droits d'émissions tiennent compte de la base structurelle et juridique de la participation de l'aviation à un système ouvert d'échange des droits, y compris les éléments clés tels que les comptes rendus, la surveillance et la conformité.

A35-6 : Transition vers une approche systémique globale pour la réalisation des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

L'Assemblée,

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

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

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

Rappelant que, à sa 32^e session ordinaire, l'Assemblée a résolu que soit créé un programme universel d'audits de supervision de la sécurité portant sur la conduite par l'OACI d'audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) répond avec succès au mandat confié à l'OACI par la Résolution A32-11,

Rappelant les objectifs du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, qui sont de faire en sorte que les États contractants s'acquittent comme il convient de leur responsabilité en matière de supervision de la sécurité,

Rappelant que la responsabilité de la supervision de la sécurité incombe au premier chef aux États contractants qui doivent continuellement revoir leurs moyens de supervision de la sécurité,

Rappelant que la Résolution A32-11 a demandé au Conseil de soumettre des propositions relatives au financement du Programme à long terme,

Rappelant que la Résolution A33-8 a chargé le Secrétaire général d'entreprendre une étude portant sur l'élargissement du Programme à d'autres domaines en rapport avec la sécurité,

Rappelant que la Résolution A33-8 a demandé au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USOAP, en intégrant progressivement toutes ses activités, en temps utile, dans le budget du Programme ordinaire,

Reconnaissant que la mise en œuvre de l'USOAP a permis de dégager des motifs de préoccupation en matière de sécurité et de formuler des recommandations pour les résoudre,

Reconnaissant que la mise en œuvre efficace des plans d'action des États est essentielle pour renforcer la sécurité globale de la navigation aérienne mondiale,

Reconnaissant que la poursuite et l'élargissement de l'USOAP en vue de couvrir toutes les dispositions des Annexes liées à la sécurité sont indispensables pour promouvoir l'application adéquate des normes et des pratiques recommandées en rapport avec la sécurité,

Reconnaissant que le Secrétaire général a pris les mesures appropriées pour veiller à l'établissement d'un mécanisme indépendant d'assurance de la qualité pour contrôler et évaluer la qualité du Programme,

1. *Exprime* son appréciation au Secrétaire général pour le succès du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité ;

2. *Décide* que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité sera à nouveau élargi dès 2005 de manière à inclure les dispositions relatives à la sécurité qui figurent dans toutes les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* liées à la sécurité ;

3. *Demande* au Secrétaire général de restructurer, à compter du 1^{er} janvier 2005, le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité afin d'adopter une approche systémique globale pour la conduite 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 conduite d'une mission d'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.

A35-7 : Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

Considérant que la Direction de la coopération technique de l’OACI peut fournir l’assistance requise aux États qui en ont besoin,

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

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

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

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

Reconnaissant les contributions à l’amélioration de la sécurité qui résultent des audits conduits par des organismes internationaux et régionaux tels que le programme de vérification de la sécurité des procédures d’exploitation (IOSA) de l’IATA et le programme de suivi et d’appui à la mise en œuvre des ESARR (ESIMS) d’Eurocontrol,

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

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

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

3. *Charge* le Conseil de mettre au point des moyens pratiques pour faciliter le partage de ces informations entre les États contractants ;

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

5. *Charge* le Conseil d'élaborer une procédure pour informer tous les États contractants, dans le cadre de l'application de l'article 54, alinéa j), de la Convention de Chicago, en cas de défaut important de conformité d'un État avec les SARP de l'OACI concernant la sécurité ;

6. *Charge* le Conseil de promouvoir le concept d'organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité ;

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

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

9. *Encourage* les États à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de construire leur capacité individuelle de supervision de la sécurité ;

10. *Encourage* tous les États qui sont en mesure de le faire à participer ou à apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes régionaux de supervision de la sécurité ;

11. *Invite* les États contractants à faire appel aux services de la Direction de la coopération technique de l'OACI pour remédier aux carences relevées lors d'audits de supervision de la sécurité ;

12. *Invite* les États contractants qui éprouvent des difficultés à financer les mesures à mettre en place pour remédier aux carences en matière de sécurité qui ont été détectées dans le cadre de l'USOAP à tirer parti de la possibilité de financement offerte par la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ;

13. *Demande* au Conseil de mettre en place une stratégie unifiée fondée sur les principes d'une transparence accrue, de la coopération et de l'assistance et d'encourager, lorsqu'ils sont appropriés, les partenariats entre les États, les usagers, les fournisseurs de services de navigation aérienne, l'industrie, les institutions financières et d'autres parties prenantes pour analyser les causes, établir et appliquer des solutions viables afin d'aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité ;

14. *Charge* le Conseil d'adopter une approche souple pour la fourniture au travers des bureaux régionaux de l'OACI d'une assistance aux organismes régionaux ou sous-régionaux chargés de tâches en matière de supervision de la sécurité et de mettre en place un système efficace de suivi de la mise en œuvre de la stratégie unifiée ;

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

Règle pratique

1. Le Conseil devrait trouver des façons de mettre à la disposition de l'ensemble des États contractants, via le site Web sécurisé de l'OACI, tous les renseignements pertinents figurant dans la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD).

A35-8 : Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)

L'Assemblée,

Considérant qu'aux termes de l'article 44 de la Convention de Chicago, l'OACI a notamment pour buts et objectifs de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale, à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique, et à promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale,

Considérant qu'aux termes de l'article 69 de ladite Convention, si le Conseil estime que les aéroports et les installations et services de navigation aérienne d'un État contractant ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation, et il peut formuler des recommandations à cet effet,

Considérant que, en application de la Résolution A32-11, le Conseil a mis en œuvre, à partir du 1^{er} janvier 1999, un Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, et que les résultats des audits initiaux de presque tous les États contractants dans le cadre dudit Programme ont été reçus,

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

Considérant que la plupart des États en développement éprouvent des difficultés à accéder à de nombreux marchés financiers, en particulier aux marchés des capitaux étrangers, pour financer l'infrastructure des aéroports et des services de navigation aérienne, y compris les éléments liés à la sécurité de cette infrastructure,

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

Considérant que l'IFFAS apportera un appui financier qui contribuera à réaliser l'objectif de l'amélioration de la sécurité de l'aviation par la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires identifiées dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP),

1. *Exprime sa satisfaction* au Conseil et au Secrétaire général pour :

- a) la préparation et l'adoption d'une charte administrative claire pour l'IFFAS, tenant compte des principes et des objectifs de la Résolution A33-10, en particulier la participation volontaire des États ; l'admissibilité d'un État aux avantages en fonction de

ses contributions ou de toute autre participation de cet État ; et l'indépendance totale du budget-programme de l'OACI ;

- b) la création de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) ;
- c) la création d'un Organe directeur de l'IFFAS qui assure une représentation adéquate des parties participantes ;
- d) l'élaboration d'un Règlement intérieur et de directives pour l'Organe directeur de l'IFFAS conformément au régime juridique de l'OACI ;
- e) la mise en œuvre initiale de l'IFFAS durant le triennat 2002-2004 ;

2. *Remercie* les États contractants et les organisations internationales de leurs contributions et engagements de contribution à l'IFFAS ;

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

4. *Demande instamment* aux États contractants d'envisager de participer à l'IFFAS en accordant volontairement à la Facilité des contributions financières ou en nature ;

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

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

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-10.

A35-9 : Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

L'Assemblée,

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

Considérant que, dans la Résolution A33-2, elle a résolu d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif qui figure dans la Résolution A33-2, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 35^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, à jour tels qu'ils existent à la clôture de la 35^e session de l'Assemblée ;

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

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-2.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sûreté générale,

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

Considérant que la menace d'actes de terrorisme que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) ou d'autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars, la capture illicite d'aéronefs, les attaques contre des installations et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, y compris des actes ayant pour but la destruction d'aéronefs, ainsi que ceux visant à utiliser un aéronef comme arme de destruction, compromettent la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettent en danger les vies des personnes à bord et au sol et sapent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

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

Rappelant la Résolution A33-1 qui a chargé le Conseil de convoquer une conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile ; de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et le contrôle de leur mise en œuvre ; et d'assurer les moyens financiers nécessaires,

Considérant la recommandation de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002, visant à adopter un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation

concernant, notamment, l'identification, l'analyse et l'élaboration d'une réponse globale efficace aux menaces nouvelles et émergentes ; l'intégration de mesures opportunes à prendre dans des domaines précis, y compris les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne ; et un programme de suivi et d'assistance permettant de remédier aux carences observées,

Entérinant les actions menées jusqu'ici par le Conseil, notamment l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation en juin 2002 ainsi que les nouvelles mesures préventives, le renforcement des moyens mis à la disposition de l'Organisation et la prise en charge des fonctions liées à la mise en application de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs et le lieu et les raisons ;

2. *Réaffirme* le rôle important que joue l'OACI pour faciliter la solution des problèmes qui peuvent se présenter entre États contractants au sujet des questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;

3. *Réaffirme* que l'Organisation de l'aviation civile internationale et ses États membres doivent continuer de traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité ;

4. *Prend note* avec horreur des actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;

5. *Invite* tous les États contractants à confirmer leur ferme soutien à la politique permanente de l'OACI en appliquant, individuellement ou en coopération, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de réprimer les actes d'intervention illicite et pour en punir les auteurs ;

6. *Charge* le Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, en particulier la mise en œuvre du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation ;

7. *Prie instamment* les États contractants de contribuer au Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, car sa mise en œuvre dépend en grande partie de contributions volontaires.

APPENDICE B

Instrumentes juridiques internationaux, législation nationale et accords bilatéraux pour la répression des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile

a) *Instrumentes juridiques internationaux*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les interventions illicites a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par

la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988) ainsi que par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

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

2. *Lance un appel* aux États qui ne sont pas encore parties à la *Convention de 1991 sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, pour qu'ils donnent effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de cet instrument et lance un appel aux États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles pour qu'ils procèdent au marquage de ces explosifs dès que possible ;

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

b) *Législation nationale et accords bilatéraux*

L'Assemblée,

Considérant que si les États contractants adoptaient dans leur droit pénal des dispositions punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, ces mesures contribueraient beaucoup à dissuader ceux qui envisagent de commettre ces actes,

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

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

APPENDICE C

Mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

3. *Prie instamment* tous les États, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour réprimer les actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale et en particulier les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le Manuel de sûreté de l'OACI et disponibles sur le site Web sécurisé de l'OACI ;

5. *Lance un appel* aux États contractants, tout en respectant leur souveraineté, pour qu'ils renforcent sensiblement la coopération et la coordination entre eux afin d'améliorer cette mise en œuvre ;

6. *Demande* au Conseil de faire en sorte que, pour ce qui est des aspects techniques de la sûreté de l'aviation :

- a) les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — *Facilitation* soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité des mesures de sûreté ;
- b) lorsque ce sera jugé nécessaire, l'ordre du jour des réunions de l'OACI contienne des points relatifs à la sûreté de l'aviation qui se rapportent à l'objet de ces réunions ;
- c) des colloques régionaux sur la sûreté de l'aviation soient convoqués par l'OACI après consultation des États intéressés, ou à la demande de ces États ;
- d) se poursuive l'élaboration du Programme de formation OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, comprenant des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) à l'usage des États ;
- e) l'OACI assume le rôle de coordination des centres de formation à la sûreté de l'aviation, afin d'assurer le maintien des normes de formation et la réalisation des bons niveaux de coopération ;

7. *Charge* le Secrétaire général de continuer de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté et d'élaborer de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États contractants dans la mise en application des spécifications et procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile.

APPENDICE D

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

a) *Actes d'intervention illicite*

L'Assemblée

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

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

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

1. *Prend note avec préoccupation* du grand nombre d'actes d'intervention illicite, en particulier des attaques contre des installations qui sont perpétrées à l'intérieur des bâtiments d'aérogare et qui visent les passagers et le public avant les points de filtrage de sûreté ;

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

3. *Invite instamment* les États contractants qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal ;

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblée,

1. *Rappelle* aux États parties qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, de communiquer au Conseil, à la suite d'actes illicites, tous renseignements utiles en leur possession requis par ces articles ;

2. *Charge* le Secrétaire général de demander aux États, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, de communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles requis par ces articles et concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire.

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

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

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

Considérant que l'article 37 de la Convention demande à chaque État contractant de s'engager à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et les pratiques dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Rappelant qu'elle a, lors de sa 33^e session, chargé le Conseil et le Secrétaire général d'envisager de créer un programme universel OACI d'audits de supervision de la sûreté se rapportant notamment aux dispositifs de sûreté des aéroports et aux programmes de sûreté de l'aviation civile,

Rappelant qu'elle a, lors de sa 33^e session, chargé le Conseil de convoquer au plus tôt une Conférence ministérielle internationale de haut niveau sur la sûreté de l'aviation dans le but, notamment, de renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de SARP dans le domaine de la sûreté et l'audit de leur mise en œuvre,

Considérant les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation convoquée à Montréal en février 2002, qui ont préconisé l'adoption d'un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation prévoyant, notamment, l'établissement d'un programme complet d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de sûreté de l'aviation à effectuer par l'OACI dans tous les États contractants,

Considérant l'adoption du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation par le Conseil de l'OACI lors de sa 166^e session,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a été lancé avec le premier audit de sûreté de l'aviation de l'OACI qui a eu lieu en novembre 2002,

Reconnaissant que la mise en œuvre de l'USAP s'avère utile pour l'identification des problèmes de sûreté de l'aviation et la formulation de recommandations en vue de leur résolution,

Reconnaissant que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir la confiance mutuelle au sujet du niveau de sûreté de l'aviation entre les États contractants et pour assurer la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

Reconnaissant que toutes les activités de l'USAP sont actuellement financées par des contributions volontaires d'États contractants,

1. *Demande* au Secrétaire général de poursuivre le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP), qui comprend des audits de sûreté de l'aviation réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous les États contractants, réalisés aussi bien au niveau national qu'au niveau des aéroports, afin d'évaluer les capacités de supervision de la sûreté de l'aviation des États ainsi que les mesures de sûreté effectivement en place à certains aéroports clés ;

2. *Prie instamment* tous les États contractants d'accepter que des audits soient effectués à l'initiative de l'OACI en signant avec l'Organisation un Protocole d'entente bilatéral dont le modèle a été approuvé par le Conseil lors de sa 167^e session ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de donner un plein appui à l'OACI en acceptant les missions d'audit prévues par l'Organisation, en facilitant le travail des équipes d'audit, et en préparant et soumettant à l'OACI un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les audits ;

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

5. *Demande* au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USAP en intégrant progressivement ses activités dans le budget du Programme ordinaire aussitôt que possible ;

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

APPENDICE F

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

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale nécessite des investissements et la formation de personnel,

Considérant le fait que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

Considérant que la sûreté de l'aviation est d'une importance vitale pour tous les États contractants pour le bon fonctionnement de leurs compagnies aériennes à travers le monde,

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

2. *Invite* les États contractants à garder présente la possibilité que leur offre le Mécanisme pour une mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17, le Programme des Nations Unies pour le développement et la coopération technique entre pays en développement de faire face aux besoins d'assistance technique qui résultent pour eux de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

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

4. *Prie instamment* tous les États qui en ont les moyens d'accroître l'aide technique, financière et matérielle apportée aux pays qui en ont besoin pour améliorer la sûreté de l'aviation, au moyen d'initiatives bilatérales et multilatérales, et en particulier au moyen du Mécanisme AVSEC de l'OACI ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants de tirer parti de la disponibilité des centres de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI (CFSA), afin de renforcer les normes de formation ;

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

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

Considérant que les droits et obligations des États prévus par les conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation et par les SARP adoptées par le Conseil au sujet de la sûreté de l'aviation pourraient être complétés et renforcés dans la coopération bilatérale entre les États,

Considérant que les accords bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport international des passagers, des bagages, du fret et de la poste,

Considérant que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords bilatéraux sur les services aériens,

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de tenir compte de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;

2. *Recommande* que le Conseil continue à :
 - a) recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en matière de coopération visant à réprimer les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
 - b) analyser la situation actuelle en ce qui concerne la lutte menée contre les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
 - c) formuler des recommandations pour renforcer les mesures de répression de ces actes d'intervention illicite.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

Consciente de la nécessité de renforcer les mesures visant à prévenir tous les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

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

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

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

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

A35-10 : Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Considérant que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver l'amitié et l'entente entre les nations et les peuples du monde, mais que des abus d'utilisation peuvent en faire une menace pour la sûreté générale,

Considérant que la menace d'actes terroristes, la capture illicite d'aéronefs et autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, y compris les actes visant à détruire des aéronefs ainsi que ceux visant à utiliser des aéronefs comme armes de destruction, ont une incidence négative grave sur la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettent en danger la vie des personnes à bord et au sol, et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

Rappelant ses Résolutions A33-1 et A33-2,

Entérinant le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation adopté par le Conseil afin de répondre d'urgence aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, en particulier la création d'un Programme universel OACI d'audits de sûreté concernant entre autres les arrangements de sûreté aux aéroports et les programmes de sécurité de l'aviation civile, l'examen de la pertinence des conventions existantes concernant la sûreté de l'aviation et l'examen du Programme de sûreté de l'aviation de l'OACI, y compris de l'Annexe 17 et des autres Annexes à la Convention qui se rapportent à ce sujet,

Convaincue que la sûreté de l'aviation demeure un programme critique et prioritaire de l'OACI et qu'il faut établir et exécuter au cours du prochain triennat des programmes traitant des questions identifiées dans les Résolutions A33-1 et A33-2 de l'Assemblée,

Notant que bonne part du financement nécessaire pour exécuter le programme de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation ne pouvait être incluse dans le budget du Programme ordinaire pour 2005-2007 en raison de contraintes budgétaires et financières,

1. *Remercie* les États contractants pertinents de leurs généreuses contributions volontaires en ressources humaines et financières, lesquelles devraient atteindre au moins 12 millions \$US à la fin de 2004, aux fins de l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation au cours du triennat 2002-2004 ;

2. *Endosse* les besoins indicatifs de financement à l'aide de ressources extrabudgétaires pour l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, lesquels s'élèvent à 20 millions \$US pour les exercices financiers 2005, 2006 et 2007 ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants de fournir des contributions volontaires pour le Mécanisme AVSEC amélioré, afin de financer l'exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation, le montant étant fondé sur le barème des contributions approuvé par l'Assemblée pour le budget du Programme ordinaire de 2005, 2006 et 2007 ;

4. *Prie instamment* tous les États contractants de s'engager d'avance à faire des contributions volontaires qu'ils verseront tôt dans l'exercice financier de façon à garantir la bonne planification et exécution du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation ;

5. *Demande instamment* au Conseil de veiller à la durabilité à long terme du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation en incluant progressivement et dès que possible les besoins de financement dans le budget du Programme ordinaire et *demande* en conséquence au Secrétaire général de formuler des propositions spécifiques à cet égard, en tenant compte de la priorité accordée à la sûreté de l'aviation, lors de la préparation du projet de budget-programme pour 2008-2010.

A35-11 : Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)

L'Assemblée,

Exprimant sa profonde inquiétude devant la menace posée à l'aviation civile à l'échelle mondiale par les actes terroristes, et en particulier la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS), les autres systèmes de missiles sol-air, les armes légères et les lance-roquettes antichars,

Rappelant sa Résolution A33-1 : *Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile*, qui charge le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile,

Rappelant les Résolutions 58/241 et 58/54 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulées respectivement « *Le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects* » et « *Transparence dans le domaine des armements* »,

Prenant note de l'Arrangement de Wassenaar sur les contrôles à l'exportation d'armes conventionnelles et de biens et technologies à double usage, *Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS*, ainsi que de la *Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes*,

Accueillant avec satisfaction les efforts faits par d'autres organisations internationales et régionales en vue de mettre au point une riposte plus complète et harmonisée à la menace posée contre l'aviation civile par les MANPADS,

Reconnaissant que la menace particulière des MANPADS appelle une démarche globale et des politiques responsables de la part des États,

Considérant que sa Résolution A32-23 — *Contrôle des exportations de MANPADS* n'est plus adéquate et qu'il faut maintenant en étendre la portée,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de prendre les mesures nécessaires pour exercer un contrôle strict et efficace sur l'importation, l'exportation, le transfert ou le retransfert et le stockage des MANPADS ;

2. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils coopèrent aux niveaux international, régional et sous-régional, afin de renforcer et de coordonner les efforts internationaux visant à mettre en œuvre des contre-mesures soigneusement choisies pour leur efficacité et leur coût, et à combattre la menace posée par les MANPADS ;

3. *Fait appel* à tous les États contractants pour qu'ils prennent les mesures nécessaires pour assurer la destruction des MANPADS non autorisés sur leurs territoires, aussitôt que possible ;

4. *Demande instamment* à tous les États contractants de participer activement à l'élaboration d'un instrument international visant à identifier et à retracer les armes légères comme l'indique la Résolution 58/241 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulée *Le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects* ;

5. *Invite instamment* tous les États contractants à appliquer les principes définis dans les *Éléments pour les contrôles à l'exportation de MANPADS de l'Arrangement de Wassenaar*, s'ils n'ont pas encore participé à cet arrangement ;

6. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A32-23 : *Contrôle des exportations de MANPADS*.

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

L'Assemblée

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

Considérant que l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que « Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs »,

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

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

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

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

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

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

Considérant qu'il est nécessaire de coordonner, en vue d'une application mondiale, les activités et les progrès considérables sur les questions de santé réalisés par l'OACI, certains États contractants, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Organisation mondiale de la santé (OMS)

l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et des organisations internationales telles que l'Association de médecine aéronautique et spatiale (AMAS), l'Académie Internationale de médecine aéronautique et spatiale (AIMAS), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI) et autres organisations intéressées,

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

2. *Demande* au Conseil d'examiner les SARP actuelles relatives à la santé des passagers et des équipages et, s'il y a lieu, d'élaborer de nouvelles SARP en tenant dûment compte des questions de santé mondiales et des faits récents survenus dans le transport aérien ;

3. *Demande* au Conseil de mettre en place des arrangements institutionnels appropriés pour coordonner les efforts déployés par les États contractants et d'autres membres de la communauté de l'aviation civile internationale pour protéger la santé des passagers et des équipages ;

4. *Demande* au Conseil d'élaborer en priorité, pour les Annexes pertinentes à la Convention, des SARP concernant les plans d'urgence pour empêcher que les maladies transmissibles ne soient propagées par le transport aérien ;

5. *Prie instamment* tous les États contractants de veiller à ce que, dans l'intervalle, les SARP actuelles sur la santé des passagers et des équipages soient mises en application ;

6. *Demande* au Conseil d'appuyer la poursuite des recherches sur les effets du transport aérien sur la santé des passagers et des équipages ;

7. *Demande* au Conseil de faire rapport sur tous les aspects de l'application de cette résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

A35-13 : Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux

L'Assemblée,

Considérant que toutes les nations bénéficient de la sécurité, de la sûreté, de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation du système d'aviation civile internationale,

Considérant qu'à ses diverses sessions, l'Assemblée a démontré sa préoccupation et sa contribution au bien-être des êtres humains dans leur qualité de vie ainsi que dans le milieu dans lequel ils travaillent et évoluent, notamment dans les domaines suivants : émission de moteurs d'aviation, couche d'ozone, bruit des aéronefs, usage du tabac et espèces exotiques envahissantes,

Considérant que les Assemblées ont reconnu qu'il y a une responsabilité d'assurer la compatibilité maximale entre l'exploitation de l'aviation civile et la qualité de l'environnement humain,

Considérant les préoccupations exprimées sur le fait que la pratique actuelle de certains États d'exiger l'usage d'insecticides pour désinsectiser les aéronefs peut créer des malaises et soulève la question des risques possibles pour la santé des équipages et des passagers,

Considérant que des études récentes ont montré que des méthodes de désinsectisation non chimiques sont efficaces pour empêcher l'entrée de moustiques et autres insectes volants dans les aéronefs,

1. *Demande* au Conseil d'assister l'Organisation mondiale de la santé dans l'évaluation des méthodes non chimiques de désinsectisation d'aéronefs ;

2. *Demande* au Conseil d'encourager l'étude de solutions non chimiques pour la désinsectisation des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs ;

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

A35-14 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

L'Assemblée,

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

Considérant que, par sa Résolution A33-14 (Appendices A à X), elle a adopté un exposé des aspects de la politique permanente et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentaient à la fin de sa 33^e session,

Considérant qu'elle a examiné les propositions faites par le Conseil en vue d'amender l'exposé des aspects de la politique permanente et les règles pratiques figurant dans la Résolution A33-14 (Appendices A à X) et qu'elle a amendé l'exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de sa 35^e session,

Considérant que l'exposé des aspects de la politique permanente figurant dans la Résolution A33-14 est annulé et remplacé par le présent exposé,

1. *Décide* :

- a) que les appendices de la présente résolution constituent l'exposé des aspects de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques associées dans le domaine de la navigation aérienne tels qu'ils se présentent à la fin de la 35^e session de l'Assemblée ;
- b) que les règles pratiques que les appendices de la présente résolution associent à chaque aspect de la politique constituent des éléments indicatifs qui visent à garantir et à faciliter la mise en application des aspects correspondants de la politique ;

2. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-14 (Appendices A à X).

APPENDICE A

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

Décide :

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

2. que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États contractants puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;

3. que les normes, pratiques recommandées et procédures (SARP et PANS) seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Pour les systèmes aéronautiques complexes, les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences de niveau système, fonctionnelles et de performance assurant les niveaux de sécurité requis et l'interopérabilité. Pour ces systèmes, toutes spécifications techniques nécessaires pour satisfaire à ces exigences constitueront des appendices aux

Annexes. Toutes spécifications techniques détaillées connexes seront placées dans des documents distincts et les Annexes renverront à ces documents au moyen de notes ;

4. que, dans l'élaboration des SARP, des procédures et des éléments indicatifs, l'OACI fera appel, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat, aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus. Là où le Conseil jugera que cela convient, les éléments élaborés par ces organismes feront l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;

5. que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité et de régularité, les normes qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront correspondre à un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre ;

6. que les États contractants seront consultés sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques concernant des systèmes complexes peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États sur demande ;

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

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

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS sont parfaitement compatibles. De plus, le Conseil devrait s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traiter et de diffuser les spécifications techniques des systèmes complexes.

2. Les États contractants devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement aux SARP et aux PANS, ou du moins indiquer s'ils acceptent ou rejettent ces propositions quant au fond. Ils devraient disposer d'au moins trois mois à cette fin. De plus, les États contractants devraient recevoir avec un préavis d'au moins trente jours une notification de l'intention d'approuver ou d'adopter des éléments détaillés au sujet desquels ils ne sont pas consultés.

3. Les États contractants devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des amendements apportés aux SARP ; en fixant la date limite de notification des

désapprobations, le Conseil devrait tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.

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

APPENDICE B

Réunions mondiales de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

Décide :

1. que des réunions, convoquées par le Conseil et auxquelles tous les États contractants peuvent participer sur un pied d'égalité, devront constituer le principal moyen de faire progresser la solution des problèmes de portée mondiale, notamment par l'élaboration d'amendements aux Annexes et autres documents fondamentaux dans le domaine de la navigation aérienne ;

2. que de telles réunions ne seront convoquées que si leur tenue est justifiée par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et s'il est probable que des mesures constructives puissent être prises au sujet de ces problèmes ; les réunions convoquées sur cette base pourront aussi être invitées à explorer, au cours de leurs débats, certaines questions qui ne sont pas suffisamment mûres pour faire l'objet de mesures précises ;

3. que l'organisation de ces réunions sera aménagée de la manière qui conviendra le mieux à l'exécution des tâches assignées et à l'obtention d'une coordination satisfaisante entre les spécialités techniques intéressées ;

4. que, sauf en cas de nécessité due à des circonstances exceptionnelles, le nombre de ces réunions devra être limité à deux par an et l'intervalle entre deux réunions successives chargées d'étudier de façon approfondie un même domaine technique sera d'au moins douze mois.

Règles pratiques

1. Avant de décider de saisir d'une question une réunion mondiale, le Conseil devrait étudier si un échange de correspondance avec les États ou l'utilisation d'organes tels que les groupes d'experts ou les groupes d'étude de navigation aérienne offriraient un moyen efficace de régler cette question ou d'en faciliter la solution lors d'une réunion ultérieure.

2. L'ordre du jour devrait être assez explicite pour définir les tâches à accomplir et pour indiquer le type de connaissances spécialisées qui sera nécessaire aux travaux de la réunion. Dans un ordre du jour portant sur plus d'une spécialité technique, les types de connaissances spécialisées nécessaires devraient être limités au minimum compatible avec l'efficacité.

3. Afin de faciliter la participation de tous les États contractants, le Conseil devrait planifier le programme des réunions de manière à limiter au minimum compatible avec l'efficacité le temps demandé aux experts techniques des États.

4. La durée prévue d'une réunion devrait permettre d'allouer suffisamment de temps pour épuiser l'ordre du jour, étudier les projets de rapport dans les langues de travail de la réunion et approuver le rapport. À la suite de la réunion, le Secrétariat devrait apporter toutes les modifications mineures de forme jugées nécessaires et corriger les erreurs typographiques dans le rapport de la réunion.

5. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.

APPENDICE C

Groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

Décide :

1. que les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne seront institués lorsqu'il est nécessaire de faire progresser la solution de problèmes techniques spécialisés que la Commission de navigation aérienne ne peut résoudre de manière satisfaisante ou rapide par d'autres moyens existants ;

2. que les mandats et les programmes de travail des groupes d'experts devront être clairs et concis et que les groupes seront tenus de les respecter ;

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

Règle pratique

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

APPENDICE D

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

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

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

Règles pratiques

1. En encourageant et en aidant les États contractants dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont il dispose, y compris les ressources du siège, des bureaux régionaux de l'OACI et du Programme des Nations Unies pour le développement.

2. Les États contractants devraient poursuivre et, s'il y a lieu, intensifier leurs efforts en vue d'appliquer, dans leurs installations d'exploitation, des pratiques et des procédures conformes aux dispositions des SARP et des PANS en vigueur. À cet égard, les États contractants devraient envisager la possibilité de modifier le processus interne par lequel ils donnent effet aux dispositions des SARP et

des PANS, lorsqu'une telle modification serait de nature à hâter ou à simplifier ce processus, ou à le rendre plus efficace.

3. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être publiées promptement dans des Suppléments aux Annexes correspondantes. Les États contractants devraient aussi être priés de diffuser dans leurs publications d'information aéronautique toutes différences importantes par rapport aux SARP et aux PANS.

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

APPENDICE E

Manuels et circulaires techniques de l'OACI

L'Assemblée,

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

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

Considérant qu'il n'existe aucune autre solution satisfaisante qui permette de diffuser ces éléments indicatifs à l'échelon international 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 les 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 les 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.

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

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

base, a besoin d'une expérience pratique dans les conditions d'exploitation réelles avant d'être affecté à des postes comportant des responsabilités dans les services d'exploitation ; à cet égard, l'attention des États devrait être appelée sur la possibilité d'utiliser pleinement les ressources des divers programmes de coopération et d'assistance technique ;

- b) de cours de recyclage périodique, en particulier lorsque de nouveaux équipements, des procédures ou des techniques nouvelles sont mis en œuvre.

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

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

APPENDICE I

Coordination des activités de recherche et développement, d'essai et de démonstration dans le domaine des communications, de la navigation, de la surveillance et de la gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et des services d'aérodrome

L'Assemblée,

Considérant que l'Organisation joue un rôle utile dans la coordination des travaux de recherche et de développement dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome,

Considérant qu'il est important pour les États qui ont entrepris des activités de recherche et de développement de disposer en temps utile de renseignements émanant de l'Organisation sur les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans ces domaines,

Décide que la coordination sur le plan international des activités de recherche et de développement, d'essai et de démonstration liées aux systèmes CNS/ATM et aux services d'aérodrome devra être encouragée sans pour autant entraver la liberté d'action indispensable aux études et aux recherches.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait veiller à ce que soient définis, en temps utile, les besoins opérationnels de l'aviation civile internationale dans les domaines des systèmes CNS/ATM et des services d'aérodrome.

2. Le Conseil devrait encourager les États contractants à fournir à l'Organisation des renseignements à jour sur la nature et l'orientation des projets de recherche et de développement en cours et prévus qui présentent un intérêt notable, pour permettre à l'Organisation de suivre, de coordonner et d'harmoniser ces activités et d'en faire bénéficier tous les États contractants.

APPENDICE J

Coordination des systèmes et sous-systèmes aéronautiques

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

APPENDICE K

Élaboration des plans régionaux et des procédures complémentaires régionales

L'Assemblée,

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

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

Décide :

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

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

Règles pratiques

1. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait suivre les effets de l'évolution des besoins sur les plans régionaux afin de déterminer en temps utile s'il est nécessaire de réviser ces plans.
2. Lorsqu'il détermine l'urgence d'une révision des plans régionaux, le Conseil devrait tenir compte des délais nécessaires aux États contractants pour prendre des dispositions en vue de la mise en œuvre des installations et services additionnels éventuellement requis.
3. Le Conseil devrait veiller à ce que les dates de mise en œuvre des plans régionaux impliquant l'acquisition de types d'équipements nouveaux soient fixées compte tenu de la possibilité pratique de se procurer l'équipement nécessaire.
4. Le Conseil devrait faire appel aux groupes de planification qu'il a mis sur pied dans les régions pour tenir à jour les plans régionaux et tous les documents complémentaires pertinents.

APPENDICE L

Réunions régionales de navigation aérienne

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

1. que des réunions régionales de navigation aérienne, convoquées par le Conseil, constitueront le principal moyen pour procéder aux études et révisions complètes qui pourraient être nécessaires pour adapter les plans régionaux à l'évolution des besoins ;
2. que les décisions relatives à la convocation et à l'ordre du jour de ces réunions seront fondées sur des cas précis d'insuffisance existante ou prévisible des plans régionaux des régions correspondantes ;
3. que la zone géographique à examiner, compte tenu des opérations de transport aérien international et de l'aviation générale internationale existantes et prévues, les domaines techniques à traiter et les langues à utiliser seront fixés pour chaque réunion ;
4. que le type d'organisation le mieux approprié pour traiter les questions de l'ordre du jour et pour assurer une coordination efficace entre les divers organes de la réunion sera adopté pour chacune de ces réunions ;
5. que des réunions de portée restreinte sur le plan technique et/ou géographique seront convoquées lorsque des problèmes d'espèce, surtout ceux qui doivent être résolus d'urgence, nécessitent un examen ou lorsque la convocation de telles réunions réduira la fréquence des réunions régionales générales de navigation aérienne.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'efforcer de tenir chaque réunion régionale de navigation aérienne dans la région intéressée et encourager les États contractants situés dans cette région à agir, individuellement ou collectivement, en tant qu'hôtes de la réunion.
2. L'ordre du jour approuvé et la documentation essentielle (y compris l'exposé des besoins fondamentaux de l'exploitation et des critères de planification) devraient être expédiés, normalement par voie aérienne, respectivement dix mois au moins et trois mois au moins avant la date d'ouverture ; le reste de la documentation devrait être expédié dans les meilleurs délais.
3. Le Conseil devrait s'assurer que des indications suffisantes sont mises à la disposition des réunions régionales de navigation aérienne au sujet des questions d'exploitation et de technique qui figurent à l'ordre du jour.
4. Chaque État contractant participant devrait, avant une réunion, s'informer des projets d'exploitation de ses entreprises de transport aérien et de son aviation générale internationale, ainsi que du trafic prévu des autres aéronefs immatriculés sur son territoire et de l'ensemble des besoins de ces différentes catégories d'aviation en matière d'installations et de services.

5. Le Conseil, compte tenu de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, devrait encourager l'établissement pour et par les réunions régionales de navigation aérienne de critères de planification à jour qui viseraient à garantir que les plans régionaux répondent aux besoins de l'exploitation et sont justifiés sur le plan économique.

6. Le Conseil devrait élaborer et tenir à jour des directives précises et détaillées pour l'examen des questions de mise en œuvre lors des réunions de navigation aérienne.

APPENDICE M

Mise en application des plans régionaux

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

1. que la priorité sera donnée, dans les programmes de mise en application des États contractants, à la mise en œuvre et, notamment, à l'exploitation permanente des installations et services dont l'absence risquerait d'avoir des conséquences graves pour les services aériens internationaux ;

2. que l'Organisation devra, dans le délai minimal possible, relever les carences graves dans la mise en application des plans régionaux, procéder à des enquêtes sur ces insuffisances et recommander les mesures voulues ;

3. que les groupes de planification et de mise en œuvre régionales recenseront les problèmes et les carences des plans régionaux et de leur mise en œuvre et suggéreront des façons d'y remédier.

Règles pratiques

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

2. Les États contractants devraient dresser et tenir à jour des plans appropriés englobant les besoins en personnel pour la mise en œuvre ordonnée des parties des plans régionaux qui leur sont applicables.

3. Le Conseil devrait prendre des dispositions en vue du suivi des plans régionaux et en vue de la publication de rapports périodiques qui fournissent entre autres des renseignements sur les lacunes préoccupantes existant dans l'application de ces plans.

4. Les usagers des installations et services de navigation aérienne devraient signaler tous les problèmes préoccupants posés par le défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne inscrits aux plans régionaux. Ils devraient adresser leurs rapports aux États contractants chargés de la mise en œuvre. Ces derniers devraient donner suite à ces rapports pour résoudre les problèmes signalés mais, lorsque aucune mesure corrective n'est prise, les usagers devraient aviser l'OACI, par l'intermédiaire d'une organisation internationale s'il y a lieu.

5. Le Conseil devrait faire en sorte qu'il y ait un examen périodique des problèmes préoccupants qui se posent aux usagers du fait du défaut de mise en œuvre des installations et services de navigation aérienne, et, le cas échéant, que des mesures soient prises pour faciliter la solution de ces problèmes aussi rapidement que possible.

APPENDICE N

Délimitation des espaces aériens ATS*

L'Assemblée,

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

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

Considérant que l'État déléguant, 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 la 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 ;

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

2. que les espaces aériens ATS établis ne devraient pas être segmentés pour des raisons autres que techniques, opérationnelles, de sécurité ou d'efficacité ;

3. que, si des espaces aériens ATS doivent inclure des territoires ou parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devra être négocié entre les États intéressés ;

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

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

et déclare en outre :

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

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

Règles pratiques

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

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

APPENDICE O

Fourniture des services de recherches et de sauvetage

L'Assemblée,

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

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

Considérant que l'Annexe 12 à la Convention stipule que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles seront assurés les services de recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne, c'est-à-dire des accords approuvés par le Conseil, normalement sur la 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. si des régions de recherches et de sauvetage doivent s'étendre au-dessus de territoires ou de parties de territoires de deux ou plusieurs États, un accord à ce sujet devrait être négocié entre les États intéressés ;

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

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

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

et déclare en outre :

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

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

Règles pratiques

1. Les États contractants devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'Organisation, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

2. Le Conseil devrait encourager les États qui ne peuvent, faute de moyens, assurer la couverture aérienne des régions de recherches et de sauvetage dont ils ont la charge, à demander l'assistance d'autres États pour remédier à la situation et à négocier des accords avec les États appropriés en ce qui concerne l'assistance à apporter au cours des opérations de recherches et de sauvetage.

APPENDICE P

Coordination de la circulation aérienne civile et militaire

L'Assemblée,

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

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

Considérant que des solutions satisfaisantes au problème de l'utilisation commune de l'espace aérien n'ont pas été établies dans toutes les régions,

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

Décide :

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

2. que les règlements et procédures établis par les États contractants pour régir les vols de leurs aéronefs d'État au-dessus de la haute mer devront garantir que ces vols ne compromettent pas la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne civile internationale et que, dans la mesure du possible, ces vols devront être effectués conformément aux règles de l'air figurant dans l'Annexe 2.

Règles pratiques

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

2. Le Conseil devrait veiller à ce que la question de la coordination de l'utilisation de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire figure, s'il y a lieu, à l'ordre du jour des réunions à l'échelon division et des réunions régionales.

3. Lors de l'établissement des règlements et procédures qui font l'objet du paragraphe 2 du dispositif, l'État intéressé devrait étudier la question en liaison avec tous les États chargés d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de la haute mer dans la région considérée.

APPENDICE Q

Mise en œuvre d'aérodromes satisfaisants

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

Décide :

1. que l'Organisation devra garder à l'étude les spécifications techniques relatives aux aérodromes ;
2. que les avions des générations futures devront être conçus de manière à pouvoir être utilisés efficacement, et avec le minimum de perturbations pour l'environnement, sur les aérodromes employés pour l'exploitation des avions actuels ;
3. que les États certifieront les aérodromes ;
4. que les États devraient s'assurer que des systèmes de gestion de la sécurité sont mis en place à leurs aérodromes.

Règles pratiques

1. Compte tenu des résultats de l'étude continue mentionnée au paragraphe 1 du dispositif, ainsi que de la nécessité d'améliorer encore davantage les niveaux actuels de sécurité, le Conseil devrait :
 - a) mettre au point des éléments indicatifs supplémentaires sur l'évolution future ;
 - b) tenir les États contractants au courant de l'évolution de la situation.
2. Le Conseil devrait constamment appeler l'attention des constructeurs et des exploitants sur les aspects de politique mentionnés au paragraphe 2 du dispositif.

APPENDICE R

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

L'Assemblée,

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

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

Décide :

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

Règles pratiques

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

APPENDICE S

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

L'Assemblée,

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

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

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

APPENDICE T

Participation des États aux travaux techniques de l'OACI

L'Assemblée,

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

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

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

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

Règles pratiques

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

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

- a) aider, par échange de correspondance, à faire avancer les projets techniques de l'OACI ;
- b) se faire représenter aux réunions de l'OACI et participer activement à la préparation des réunions, notamment en présentant une documentation préalable qui contienne, soit des

propositions précises au sujet des questions de l'ordre du jour, soit des observations au sujet de la documentation qui lui est soumise ;

- c) participer aux travaux des groupes d'experts de l'OACI et veiller à ce que les personnes qu'il désigne soient qualifiées et en mesure d'apporter une contribution efficace aux travaux des groupes ;
- d) entreprendre les études spéciales qui pourront être demandées par l'Organisation ;
- e) aider l'Organisation dans ses travaux techniques par tout autre moyen que le Conseil pourrait concevoir.

APPENDICE U

Secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

1. que les ressources du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devront être efficacement déployées afin d'apporter la meilleure assistance possible aux États contractants dans la solution de leurs problèmes relatifs à la mise en application des plans régionaux, SARP, PANS et SUPPS ;

2. que les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de conserver leur compétence technique et de se tenir bien au courant des derniers développements techniques.

Règles pratiques

1. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure d'accomplir fréquemment des missions d'une durée suffisante lorsque de telles missions sont nécessaires ou sont sollicitées par des États contractants pour obtenir une assistance dans la solution de leurs problèmes de mise en application.

2. Dans la plus large mesure possible, il convient de faire appel à la méthode de mutations temporaires de personnel spécialisé d'un bureau régional à un autre et du siège aux bureaux régionaux lorsqu'un renforcement temporaire des bureaux régionaux est nécessaire.

3. Les membres du secrétariat technique du siège et des bureaux régionaux devraient être en mesure de se tenir bien au courant des questions relevant de leur spécialité, notamment en assistant à des réunions techniques convenablement choisies, en visitant des établissements d'étude et de recherche, et en assistant à des essais d'application et à des épreuves sur du matériel nouveau et des techniques nouvelles. Toutefois, ces visites ne devraient pas prendre le pas sur la fonction essentielle du Secrétariat qui est d'être au service de l'Organisation et de ses différents organes délibérants. De plus, ces déplacements devraient être coordonnés autant que possible avec les voyages nécessaires à l'exercice d'autres fonctions OACI.

APPENDICE V

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

Règles pratiques

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

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

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

APPENDICE W

Sécurité de vol et facteurs humains

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

Décide :

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

APPENDICE X

Prestation des services de la circulation aérienne

L'Assemblée,

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

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

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

Décide :

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

Règle pratique

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

A35-15 : 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, à jour telle que cette politique existe à la clôture de la 35^e session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de continuer d'adopter, à chaque session ordinaire où il sera institué une Commission technique, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives aux systèmes CNS/ATM ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-15.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI est la seule organisation internationale qui soit en mesure de coordonner effectivement les activités CNS/ATM mondiales,

Considérant que les systèmes CNS/ATM de l'OACI devraient être utilisés pour servir les intérêts et les objectifs de l'aviation civile dans le monde entier,

Considérant que les États contractants devraient tous jouir du même droit de tirer profit des systèmes mondiaux incorporés aux systèmes CNS/ATM de l'OACI,

Considérant l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM élaboré et adopté par le Conseil de l'OACI le 9 mars 1994,

1. *Décide* que rien ne devrait priver un État contractant de son droit de tirer profit des systèmes CNS/ATM de l'OACI ni créer de discrimination entre États fournisseurs et États utilisateurs ;

2. *Décide* que la souveraineté et les frontières des États ne devraient pas être touchées par la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI ;

3. *Demande instamment* que soient élaborés des dispositions et des éléments indicatifs sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI au moyen de réunions, de conférences, de groupes d'experts et d'ateliers, avec la participation des États contractants ;

4. *Demande instamment* que les dispositions proposées sur tous les aspects des systèmes CNS/ATM de l'OACI soient communiquées à tous les États contractants suffisamment tôt pour qu'ils puissent se préparer dans toute la mesure possible.

APPENDICE B

Harmonisation de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant le caractère international de l'aviation civile et les interactions régionales des services de navigation aérienne,

Considérant les Recommandations 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 et 8/5 de la dixième Conférence de navigation aérienne, les Recommandations 4/4 et 4/5 de la troisième réunion du Comité spécial chargé de surveiller et de coordonner le développement du futur système de navigation aérienne et la planification de la transition FANS (II), la Recommandation 4/4 de la quatrième réunion du Comité FANS (II) et les Recommandations 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 7/3 et 6/13 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 à 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. *Demande* aux États en mesure de le faire et

Invite 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 de mobiliser des ressources auprès des États, des organisations internationales et des institutions financières afin d'aider les États qui ont besoin de coopération technique pour la planification et la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM de l'OACI.

A35-16 : Prise en compte des évolutions des spécifications concernant les systèmes d'enregistrement embarqués

L'Assemblée,

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

Considérant que l'établissement de normes internationales contribue à cet objectif,

Reconnaissant l'importance pour la sécurité de l'exploitation des systèmes d'enregistrement embarqués,

Reconnaissant le besoin d'évolution des spécifications de ces systèmes,

1. *Demande* au Conseil de relancer dans les meilleurs délais et en utilisant les moyens appropriés les travaux dans le domaine des enregistreurs de bord et de traiter en priorité les problèmes posés par les difficultés de recherche et de récupération de ces équipements, l'obsolescence, le nombre insuffisant de paramètres enregistrés et la nécessité de prescrire l'enregistrement des images du poste de pilotage ;

2. *Charge* le Conseil de lui faire rapport à sa prochaine session ordinaire sur la mise en œuvre de la présente résolution.

A35-17 : Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation

L'Assemblée,

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

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

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

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

Consciente du fait que l'utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que la sécurité peut empêcher la communication 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,

1. *Charge* le Conseil d'élaborer des orientations juridiques appropriées qui aideront les États à promulguer des lois et des règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant de tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement de données sur la sécurité, tout en assurant l'administration appropriée de la justice nationale ;

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

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

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

Introduction

L'Assemblée,

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

Considérant que le transport aérien est un facteur important pour promouvoir et favoriser un développement économique soutenu au niveau national aussi bien qu'international,

Considérant qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires au développement du transport aérien,

Considérant que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États contractants, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États contractants par les moyens les plus efficaces,

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

Considérant que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation doivent aider les États contractants à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation du transport aérien international,

Considérant qu'il est important que les États contractants participent aux travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, à jour, telle que cette politique existe à la clôture de la 35^e session de l'Assemblée :

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

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

3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour remplir les obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour 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 A33-19.

APPENDICE A

Réglementation économique

Section I. Accords et arrangements

L'Assemblée,

Considérant qu'elle estime qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune possibilité d'aboutir à un accord multilatéral complet et universel, même si l'échange multilatéral des droits commerciaux le plus large possible reste un des buts de l'Organisation,

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

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

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

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

Considérant que l'établissement de tarifs de transport aérien international équitables et raisonnables, et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens, est une question d'une importance majeure pour l'économie de beaucoup d'États,

Considérant que les règles et conditions dont sont assortis les tarifs aériens internationaux devraient éviter les complications injustifiées, être uniformes dans la mesure du possible et protéger équitablement les intérêts des usagers,

Considérant que les gouvernements ont une responsabilité en matière de tarifs, en application de leur législation nationale et des obligations en vertu d'accords bilatéraux et autres accords de services aériens,

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

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

3. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer à l'OACI les accords et arrangements de coopération relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI* ;

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

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

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

7. *Demande* au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des tarifs internationaux ainsi que les règles et conditions dont sont assortis ces tarifs ;

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

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

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

Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires

L'Assemblée,

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

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

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

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

Considérant que l'élargissement ou une application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation,

Considérant que la réalisation d'objectifs de développement par de tels États est de plus en plus encouragée par des arrangements de coopération sous la forme de groupements économiques régionaux et par une coopération fonctionnelle qui symbolise l'affinité et la communauté d'intérêts existant entre États en développement qui appartiennent à de tels mouvements d'intégration économique régionale,

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

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

2. *Prie instamment* les États contractants d'accepter pareilles désignations et à autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou plusieurs États, en particulier des États en développement, appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées ;

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

4. *Prie instamment* les États contractants d'envisager d'employer d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;

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

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

7. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, d'assister les États contractants qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation 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. Systèmes informatisés de réservation

L'Assemblée,

Considérant la nécessité, en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, de définir les principes d'application mondiale fondés sur la transparence, l'accessibilité et la non-discrimination afin de favoriser la concurrence entre les compagnies aériennes et entre ces systèmes, de procurer aux usagers du transport aérien international un accès au plus large choix possible d'options pour répondre à leurs besoins, et d'éviter l'abus de ces systèmes qui peut conduire à des pratiques néfastes dans la distribution des produits des transporteurs aériens,

1. *Prie instamment* les États contractants :

- a) de suivre le *Code de conduite révisé de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation* adopté par le Conseil le 25 juin 1996 ;
- b) d'utiliser selon les besoins les modèles de clause approuvés par le Conseil à la même date, pour renforcer et compléter le Code ;
- c) de coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional afin d'atténuer les difficultés liées à l'introduction et à l'exploitation des systèmes informatisés de réservation dans les diverses parties du monde ;

2. *Demande* au Conseil de réviser le Code de l'OACI sur les SIR lorsqu'il le faudra.

Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que, s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), l'OACI a œuvré de façon active pour que toutes les parties intéressées comprennent mieux les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que le mandat et le rôle particuliers de l'OACI dans le transport aérien international,

1. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI continue à explorer de futurs arrangements de réglementation et élabore des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient être basés sur l'objectif général d'un changement graduel, progressif, ordonné et protégé vers l'accès aux marchés ainsi que sur les intérêts de tous les États contractants en vue d'assurer leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;

3. *Réaffirme* le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ;

4. *Prie instamment* les États contractants qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :

- a) de veiller à la coordination interne au sein de leurs administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
- b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la Convention de Chicago, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;
- c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce ;
- d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international ;
- e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'envisager de se servir de ces orientations ;
- f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, qui se rapportent au transport aérien international ;

5. *Prie* l'Organisation mondiale du commerce, et ses États membres et observateurs de prendre dûment en considération :

- a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation progressive qui se produit aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional ;
- b) les responsabilités constitutionnelles de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne sa sécurité et sa sûreté ;
- c) la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international et ses travaux permanents dans ce domaine ;

6. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international ;
- b) de suivre de façon proactive les faits nouveaux, en matière de commerce des services, susceptibles de toucher le transport aérien international, et d'informer les États contractants en conséquence ;
- c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'Organisation mondiale du commerce et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

Section V. Élaboration des orientations de politique

L'Assemblée,

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

Considérant que l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation concernées et rassemblé les recommandations et autres éléments indicatifs qui en ont résulté,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des conseils contenus dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les conseils figurant dans le Doc 9587 soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants.

APPENDICE B

Statistiques

L'Assemblée,

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

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

Considérant que l'OACI a mis sur pied une base de données statistiques intégrée afin de fournir aux États contractants et aux autres utilisateurs un système efficace en ligne pour la validation, le stockage et l'extraction des données statistiques,

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

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

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

2. *Demande* au Conseil, en faisant appel selon les besoins à des experts en statistiques ou en comptabilité, d'examiner les problèmes statistiques des États contractants et de l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et à améliorer l'uniformité des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États contractants, le fond et la forme des analyses et des publications et la rapidité de leur diffusion par l'Organisation ;

3. *Demande* au Conseil :

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

APPENDICE C

Prévisions et planification économique

L'Assemblée,

Considérant que les États contractants ont besoin, à diverses fins, de prévisions mondiales et régionales sur l'évolution future de l'aviation civile,

Considérant que le Conseil, en s'acquittant de ses fonctions permanentes dans le domaine économique, doit prévoir l'évolution future susceptible d'exiger des mesures de la part de l'Organisation et doit prendre ces mesures en temps opportun,

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

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

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

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

APPENDICE D

Facilitation

Section I. Développement des dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

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

Considérant qu'il est essentiel que les États contractants continuent de poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale du transport aérien, tout en protégeant les opérations de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant la sûreté et les programmes de conformité en matière d'immigration,

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

1. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9, *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États contractants en ce qui concerne l'administration des contrôles frontaliers ;

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

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

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

Section II. Mise en application de l'Annexe 9

L'Assemblée,

Considérant que la mise en application des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, visant à améliorer les procédures aux points de contrôle frontalier pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, des marchandises et de la poste, est indispensable à l'efficacité du transport aérien,

1. *Prie instamment* les États contractants d'accorder une attention spéciale aux obligations que leur imposent les articles 22, 23 et 24 de la Convention et d'accroître leurs efforts en vue d'appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *Prie instamment* les États contractants de procéder, au moins une fois par an, à un examen critique des différences qui existent, sur leur territoire, entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions de la dernière édition de l'Annexe 9, et de faire un effort particulier pour modifier leurs politiques de manière à éliminer ces différences ;

3. *Prie instamment* chaque État contractant de notifier à l'Organisation l'état d'avancement, sur son territoire, de la mise en application de l'Annexe 9, conformément à l'article 38 de la Convention ;

4. *Demande* au Conseil d'examiner lorsque c'est nécessaire ou, au minimum, une fois tous les trois ans, la mise en application de l'Annexe 9 et d'indiquer les points qui appellent une intensification des efforts de mise en œuvre de la part des États contractants.

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

L'Assemblée,

Considérant que le passeport est le document officiel fondamental qui témoigne de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il constitue, pour l'État de transit ou de destination, une garantie que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

Considérant que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a demandé à l'OACI d'envisager des moyens de renforcer la coopération internationale afin de lutter contre l'introduction clandestine d'étrangers, tout en insistant sur le fait que ces efforts ne devraient pas compromettre la protection accordée aux réfugiés par le droit international,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies et le Conseil économique et social ont demandé aux États membres de mettre en place ou de renforcer les procédures facilitant la détection des documents de voyage falsifiés, de coopérer bilatéralement et multilatéralement en vue d'empêcher l'usage de documents frauduleux, et de prendre des mesures pénales contre la production et la distribution de documents de voyage frauduleux ainsi que l'usage indu de l'aviation commerciale internationale,

Considérant qu'une coopération de haut niveau est nécessaire entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'usage indu de passeports authentiques par des titulaires de plein droit en vue de faciliter la commission d'un délit, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

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

2. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux entrepris pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, y compris la préparation éventuelle des SARP et éléments indicatifs nécessaires, pour aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage.

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

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États contractants poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

Considérant que l'institution et l'intervention active de comités nationaux de facilitation sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

Considérant que la coopération en matière de facilitation entre États contractants et avec les différentes parties nationales et internationales intéressées aux 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, pour :

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

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

5. *Prie instamment* les États limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils pourraient avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;

6. *Prie instamment* les États contractants d'encourager leurs exploitants à continuer de coopérer intensivement avec les administrations publiques en vue :

a) de repérer les problèmes de facilitation et de leur 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 congé du fret aérien.

APPENDICE E

Imposition

L'Assemblée,

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

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

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

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation fait l'objet de la Résolution A35-5, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

Considérant que la résolution énoncée dans le Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

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

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

APPENDICE F

Aéroports et services de navigation aérienne

Section I. Politique en matière de redevances

L'Assemblée,

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

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation est traitée séparément dans la Résolution A35-5, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

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

Considérant que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États contractants quant aux principes suivant lesquels les organismes qui fournissent des aéroports et des services de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent percevoir des redevances pour recouvrer leurs coûts et tirer d'autres revenus des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir,

Considérant que le Conseil a adopté et révisé lorsque c'était nécessaire, et publié dans le Doc 9082, la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*,

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

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

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne servent qu'à recouvrer les coûts de la fourniture de services à l'aviation civile et de la mise à sa disposition d'installations ;

4. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes mesures utiles conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ainsi que des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ;

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

Section II. Aspects économiques et gestionnels

L'Assemblée,

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

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

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

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

Considérant que, dans une mesure croissante, les États contractants confient l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités autonomes et utilisent des installations et services multinationaux de navigation aérienne pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

1. *Rappelle* aux États contractants qu'en ce qui concerne les aéroports et les services de navigation aérienne ils restent les seuls responsables des engagements qu'ils ont pris en vertu de l'article 28 de la Convention, quelles que soient la ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;

2. *Prie instamment* les États contractants de coopérer de façon active au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne ;

3. *Demande* au Conseil de fournir des avis économiques, organisationnels et gestionnels aux États contractants sur la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne ;

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

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

APPENDICE G

Économie des transporteurs aériens

L'Assemblée,

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

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

Considérant que l'OACI a besoin de données sur les revenus et les coûts des transporteurs aériens pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

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

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

APPENDICE H

Poste aérienne

L'Assemblée,

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

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

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

A35-19 : Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Prie instamment* tous les États contractants de s'appuyer mutuellement dans les efforts déployés pour réduire le risque d'introduction, par le transport aérien civil, d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle ;

2. *Demande* au Conseil de l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs et, s'il y a lieu, des normes et pratiques recommandées, pour aider les États contractants à réduire le risque d'introduction d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle, et de continuer à travailler avec les organisations appropriées à ce sujet ;

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

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

A35-20 : Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique

L'Assemblée,

Considérant qu'ont été appliquées des mesures de transition vers une nouvelle politique de coopération technique et que, dans sa Résolution A33-21, elle a chargé le Conseil de préparer à son attention une résolution refondue concernant toutes les activités et tous les programmes de coopération technique,

Considérant que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils et assistance pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

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

Considérant que le PNUD dirige ses fonds vers des secteurs du développement autres que l'aviation civile et que sa contribution financière aux activités de l'aviation civile a considérablement baissé au point de représenter moins de 3 % du Programme de coopération technique de l'OACI,

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

Considérant que, pendant les triennats 1996-1998, 1999-2001 et 2002-2004, l'intégration de la Direction de la coopération technique et la mise en place du concept de personnel essentiel se sont poursuivies et que la situation financière de la Direction s'est en conséquence améliorée,

Considérant qu'il est urgent que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) réalisent des activités de suivi effectives et correctives pour assurer les fonctions de soutien correctif dans la rectification des carences et lacunes détectées,

Considérant qu'un financement initial apporté au Programme de coopération technique à partir de ressources extrabudgétaires a commencé d'aider la Direction de la coopération technique à éliminer les carences déterminées lors des audits USOAP et USAP,

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

2. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier aux carences détectées dans le cadre de ses activités d'évaluation et d'audit ;

3. *Affirme* que la poursuite de l'intégration des activités de l'OACI doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, par un renforcement de la coopération et de la coordination de leurs activités respectives et par la volonté d'éviter le double emploi et les chevauchements ;

4. *Affirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer le Programme de coopération technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace ;

5. *Reconnaît* qu'en lui allouant des fonds provenant de ressources extrabudgétaires, l'OACI permettra au Programme de coopération technique de poursuivre et d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États, contribuant ainsi davantage à la mise en œuvre des SARP et des recommandations des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ;

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

7. *Reconnaît* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les objectifs de l'OACI, de manière à englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI ;

8. *Demande* au PNUD d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur transport aérien des pays en développement et demande au Président, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec le PNUD afin que celui-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique de l'OACI ;

9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;

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

11. *Charge* le Conseil de lui faire rapport à sa prochaine session ordinaire sur la mise en œuvre de la présente résolution ;

12. *Décide* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-21.

A35-21 : Élargissement des activités de coopération technique de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la Résolution A33-21 affirme que le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile,

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

Considérant que la Résolution A33-21 encourage le Conseil et le Secrétaire général à adopter une structure et un mécanisme qui fassent une place à des méthodes à orientation commerciale pour permettre des partenariats productifs avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires,

Considérant que, dans l'exécution des projets par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI, une mise en œuvre harmonisée et entièrement conforme aux SARP améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde,

Considérant que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le

biais de la Direction de la coopération technique, des conseils et de l'assistance dans les domaines traditionnels de la coopération technique et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Décide* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de services de coopération technique aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du transport aérien international ;

2. *Souligne* que le Programme de coopération technique devrait toujours respecter les règles, règlements et procédures de l'OACI ;

3. *Reconnaît* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale, il est nécessaire de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI ;

4. *Charge* le Secrétaire général d'examiner au cas par cas les demandes d'assistance dans les domaines traditionnels de la coopération technique adressées à l'OACI par des entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'assistance technique dans le domaine de l'aviation civile, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI.

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, le Programme des Nations Unies pour le développement et d'autres sources,

Reconnaissant que le Programme de coopération technique ne peut être déterminé avec grande précision avant que les gouvernements des donateurs et pays bénéficiaires n'aient pris de décision sur les projets pertinents,

Reconnaissant qu'en raison des difficultés mentionnées ci-dessus, les montants budgétaires AOSC annuels nets indiqués ci-après pour les exercices 2005, 2006 et 2007 ne sont que des prévisions budgétaires indicatives :

2005	2006	2007
6 299 000	6 051 000	5 993 000

Reconnaissant que la coopération technique est un moyen indispensable pour renforcer le développement et la sécurité de l'aviation civile,

Reconnaissant les circonstances auxquelles fait face le Programme de coopération technique de l'Organisation et la nécessité de continuer à prendre des mesures,

Reconnaissant qu'advenant le cas où les activités AOSC pour un exercice financier donné entraîneraient un déficit financier, ce dernier devrait d'abord être comblé au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et qu'une demande d'aide du budget du Programme ordinaire serait le dernier recours,

Décide que les prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique sont approuvées, étant entendu que des ajustements ultérieurs seront apportés aux prévisions budgétaires indicatives, dans le cadre des prévisions budgétaires AOSC annuelles et conformément à l'article IX du Règlement financier, sous réserve que les besoins généraux n'excèdent à aucun moment les fonds mis à la disposition de l'Organisation à cette fin.

C. L'Assemblée, en ce qui a trait au Programme ordinaire :

Reconnaissant que, d'une part, la demande croissante de ressources due à l'addition ou à l'expansion d'activités et à des augmentations de coûts inévitables a résulté en 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 que : 1) le coût de toutes les activités continue d'être adéquatement révisé et contrôlé ; 2) 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)
TOTAL DES CRÉDITS AUTORISÉS	64 669 000	65 820 000	66 511 000

2. que les crédits totaux annuels distincts seront financés comme suit, conformément aux dispositions du Règlement financier :

	2005	2006	2007
a) par les contributions des États contractants, conformément à la Résolution sur le barème des contributions	58 507 000	60 407 000	60 788 000
b) par les recettes accessoires	58 507 000	60 407 000	60 788 000
c) par virement de fonds provenant du compte des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date	1 000 000		
TOTAL	64 669 000	65 820 000	66 511 000

3. que le Secrétaire général informera tous les États contractants des crédits révisés pour le budget du Programme ordinaire par grand programme, compte étant tenu de la réduction proposée de 2,55 millions \$, avant la fin de 2004.

A35-23 : Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention

L'Assemblée

1. *Note:*

- a) que les paragraphes 6.9 et 7.5 du Règlement financier disposent que, si l'Assemblée n'est pas en session, le Conseil fixe le montant des contributions et de l'avance au Fonds de roulement d'un nouvel État contractant, sous réserve d'approbation ou d'ajustement par l'Assemblée lors de sa session suivante ;
- b) que le Conseil a agi conformément à ces dispositions en ce qui concerne les États qui sont devenus membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale après la 33^e session de l'Assemblée et qui sont soumis à contribution comme il est indiqué ci-dessous ;

2. *Confirme* en conséquence la décision du Conseil portant fixation de la contribution et de l'avance au Fonds de roulement de l'État ci-après au taux indiqué, ce taux de contribution devant s'appliquer à chaque État contractant à compter de la date de contribution indiquée :

Nouvel État contractant	Devenu membre le	Soumis à contribution à partir du	Taux de contribution
Saint-Kitts-et-Nevis	20 juin 2002	1 ^{er} juillet 2002	0,06 %

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 e), et de communiquer ses résultats et ses recommandations à la prochaine session de l'Assemblée.

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
	%	%	%
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

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
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
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

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
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
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
Haiti	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

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
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
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

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Myanmar	0,06	0,06	0,06
Namibie	0,06	0,06	0,06
Nauru	0,06	0,06	0,06
Nepal	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
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
	2,43	2,41	2,40
République de Corée			
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

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
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
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	<u>0,06</u>	<u>0,06</u>	<u>0,06</u>
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

A35-25 : Modification du Règlement financier

L'Assemblée,

Considérant que le Conseil lui a rendu compte des enseignements qu'il a tirés de l'application des paragraphes 6.5 et 6.7 du Règlement financier,

Considérant que le Conseil a noté qu'il fallait réviser ces paragraphes au bénéfice de la clarté,

1. *Décide* de confirmer les modifications indiquées ci-après :

Paragraphe 6.5

6.5 Sous réserve des dispositions prévues au présent Règlement ou sauf décision contraire de l'Assemblée :

- a) les contributions, les annuités au titre d'accords pour le règlement des arriérés et les avances au fonds de roulement sont considérées comme dues et payables en totalité à l'expiration des 30 jours qui suivent la date de l'envoi de la notification du Secrétaire général prévue aux paragraphes 6.4, alinéa b), et 7.4, alinéa b), ou le premier jour de l'exercice financier auquel elles se rapportent, si ce jour est plus éloigné ;
- b) au 1^{er} janvier de l'exercice suivant, le solde impayé des contributions, des annuités au titre d'accords pour le règlement des arriérés et des avances au fonds de roulement sera considéré comme étant d'une année en retard.

Paragraphe 6.7

6.7 Les versements effectués par les États contractants, y compris ceux des États contractants qui ont conclu des accords pour le règlement de leurs arriérés, sont d'abord affectés au paiement des avances qu'ils doivent au fonds de roulement, puis le solde est porté en diminution des montants liés aux accords et de leurs contributions impayées, dans l'ordre chronologique des échéances.

A35-26 : Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations

L'Assemblée,

Considérant que l'article 62 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que l'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation,

Considérant que le paragraphe 6.5 du Règlement financier de l'OACI dispose que les contributions des États contractants sont considérées comme dues et payables en totalité le premier jour de l'exercice financier auquel elles se rapportent,

Notant que, ces dernières années, l'accumulation des arriérés de contributions a augmenté considérablement, a constitué, avec les retards de paiement des contributions de l'année courante, un obstacle à l'exécution du programme des travaux, et a créé de sérieuses difficultés de trésorerie,

Prie instamment tous les États contractants qui ont des arriérés de prendre des dispositions pour régler ces arriérés,

Prie instamment tous les États contractants et en particulier les États élus au Conseil de prendre toutes les mesures nécessaires pour payer leurs contributions en temps voulu,

Décide, avec effet au 1^{er} janvier 2005 :

1. que tous les États contractants devraient reconnaître la nécessité de verser leurs contributions au début de l'exercice au cours duquel elles sont échues afin d'éviter que l'Organisation ne soit obligée de prélever sur le fonds de roulement pour compenser les déficits ;

2. de charger le Secrétaire général d'adresser à tous les États contractants, au moins trois fois par an, un relevé indiquant le solde des contributions de l'année en cours et des contributions échues au 31 décembre de l'année précédente ;

3. d'autoriser le Conseil à négocier et à conclure avec les États contractants qui ont des arriérés de contributions de trois ans ou davantage des arrangements en vue du règlement des arriérés accumulés envers l'Organisation, le Conseil rendant compte de ces règlements ou arrangements à l'Assemblée lors de sa session suivante ;

4. que tous les États contractants qui sont en retard de trois ans ou plus dans le paiement de leurs contributions devraient :

a) régler sans délai les montants en souffrance correspondant aux avances au fonds de roulement, la contribution de l'année en cours et une partie de leurs arriérés qui ne soit pas inférieure à 2 000 dollars, 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 en a), conclure avec l'Organisation, s'ils ne l'ont pas encore fait, un accord en vue du règlement du solde de leurs arriérés, cet accord devant prévoir le règlement intégral chaque année des contributions de l'exercice en cours et du solde des arriérés par annuités sur une période maximale de dix ans que le Conseil pourra, s'il le juge utile, porter à un maximum de vingt ans dans des cas spéciaux, c'est-à-dire dans le cas des États contractants que les Nations Unies ont classés comme pays les moins avancés ;

5. que le Conseil devrait intensifier davantage la politique actuelle qui consiste à inviter les États contractants ayant des arriérés à faire des propositions de règlement pour liquider leurs arriérés de contributions de longue date suivant les dispositions du paragraphe 4, en tenant dûment compte de la situation économique des États intéressés ainsi que de la possibilité d'accepter d'autres monnaies, conformément au paragraphe 6.6 du Règlement financier, dans la mesure où le Secrétaire général peut les utiliser ;

6. de suspendre de droit de vote à l'Assemblée et au Conseil des États contractants dont les arriérés sont égaux ou supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents ainsi que des États contractants qui ne se conforment pas aux accords conclus en application de l'alinéa b) du paragraphe 4, cette suspension étant immédiatement levée lors du règlement des sommes dues au titre des accords ;

7. que le droit de vote d'un État contractant qui a été suspendu en application du paragraphe 6 peut aussi être rétabli par décision de l'Assemblée, pour autant :

- a) que cet État ait déjà conclu avec le Conseil un accord en vue du règlement de ses obligations échues et non réglées et du paiement de ses contributions de l'exercice en cours et qu'il ait respecté les clauses de cet accord ; ou
- b) que l'Assemblée ait la conviction que cet État a fait la preuve de son désir de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;

8. que, lorsque le droit de vote d'un État a été suspendu par l'Assemblée en vertu de l'article 62 de la Convention, le Conseil peut rétablir ce droit de vote, dans les conditions stipulées au paragraphe 7, alinéa a), ci-dessus, à condition que cet État ait fait la preuve de son désir de parvenir à un règlement équitable de ses obligations financières envers l'Organisation ;

9. que les mesures supplémentaires suivantes soient appliquées aux États contractants dont le droit de vote a été suspendu en vertu de l'article 62 de la Convention :

- a) inadmissibilité à accueillir des réunions, conférences, ateliers ou séminaires entièrement ou partiellement financés par le Programme ordinaire ;
- b) en ce qui concerne la documentation gratuite, droit limité aux documents qui sont fournis gratuitement aux États non contractants, y compris ceux qui sont diffusés par voie électronique, et aux documents qui sont essentiels à la sécurité, à la régularité ou à l'efficacité de la navigation aérienne internationale ;
- c) inadmissibilité des ressortissants ou des représentants à une candidature aux fonctions électives ;
- d) aux fins du recrutement aux postes du Secrétariat, toutes choses étant égales par ailleurs, les candidats des États qui ont des arriérés seraient considérés de la même façon que les candidats d'un État qui a déjà atteint le niveau de représentation souhaitable (suivant les principes de la représentation géographique équitable), même si leur État n'a pas atteint ce niveau ;
- e) inadmissibilité au stage de familiarisation de l'OACI.

10. que seuls les États sans arriérés de contributions annuelles, sauf pour l'année en cours, soient éligibles au Conseil, aux comités et aux organes de l'OACI,

11. que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A21-10 et A31-26 de l'Assemblée.

A35-27 : Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date

L'Assemblée,

Rappelant les préoccupations exprimées lors des précédentes sessions de l'Assemblée devant l'augmentation des arriérés de contributions,

Réaffirmant la nécessité, pour tous les États contractants, de verser leurs contributions pendant l'exercice au cours duquel elles sont échues,

Notant qu'un certain nombre d'États ont vu leur droit de vote suspendu à l'Assemblée et au Conseil, conformément à la Résolution A35-26 de l'Assemblée,

Réaffirmant qu'il importe au plus haut point que tous les États participent aux activités de l'Organisation,

Notant que l'excédent de trésorerie avait été habituellement réparti entre les États contractants qui avaient payé leurs contributions pour les exercices financiers qui avaient 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 et 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 de l'excédent de trésorerie réparti, même s'ils n'ont pas payé leurs contributions pour les exercices financiers qui ont donné lieu à l'excédent ;

3. que, avec effet au 1^{er} janvier 2005, seules la partie d'un versement d'un État contractant qui dépasse la somme des contributions des trois exercices précédents et toutes les annuités versées au titre d'un accord conclu en application du paragraphe 4 de la Résolution A35-26 seront conservées dans un compte distinct en vue de financer les dépenses pour des activités liées à la sûreté de l'aviation et des projets nouveaux et imprévus dans le domaine de la sécurité de l'aviation, et/ou de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre des programmes de l'OACI, sous la direction du Conseil, et qu'un rapport à ce sujet sera présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

4. de charger le Conseil de suivre de près la question des contributions en souffrance, ainsi que les effets des mesures incitatives aux fins du règlement des arriérés par les États, et de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur les résultats des efforts qui ont été faits, y compris sur d'autres mesures à envisager ;

5. que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-27 de l'Assemblée.

A35-28 : Fonds de roulement

L'Assemblée

1. *Note :*

- a) que, conformément à la Résolution A33-28, le Conseil lui a fait rapport sur la question du niveau du Fonds de roulement et sur l'autorisation connexe d'emprunter, et qu'elle a examiné ce rapport ;
- b) que, ces dernières années, l'accumulation des arriérés de contributions a constitué, avec les retards dans le versement des contributions de l'exercice en cours, un obstacle croissant à l'exécution du programme de travail, en même temps qu'elle a créé une incertitude financière ;
- c) qu'en raison du cycle budgétaire relativement long de l'OACI, à savoir trois ans, la détermination du niveau du Fonds de roulement et du montant de l'emprunt autorisé doit être faite avec prudence, car seule l'Assemblée peut imputer des contributions aux États contractants ;
- d) que, vu la proportion de personnel permanent à l'OACI, il y a un minimum irréductible que l'Organisation doit payer chaque mois au titre des frais de personnel. Ce montant ne peut être réduit à court terme en adaptant le programme de travail, étant donné que le personnel permanent reste en poste et doit être payé de toute manière ;
- e) qu'en moyenne, au mois de septembre de chaque année, le total des contributions reçues est de 17,7 % inférieur au déboursé estimatif ;
- f) que, sur la base des tendances enregistrées par le passé, le déficit annuel moyen de trésorerie accumulé à la fin des mois de septembre et de novembre pourrait varier entre 7,5 millions de dollars et 11,3 millions de dollars respectivement ;
- g) que l'expérience a montré que les paiements ne sont pas effectués au début de l'exercice, moment auquel les contributions sont dues, que l'OACI ne peut même compter sur le fait que les contributions seront payées avant la fin de l'exercice auquel elles se rapportent et qu'un tel non-respect inacceptable de leurs obligations financières au titre de la Convention par certains États contractants entraîne au sein de l'Organisation une grave crise financière qui pourrait avoir une incidence sur tous les États contractants ;
- h) que, tant que le flux de trésorerie demeurera incertain, l'OACI aura besoin du Fonds de roulement comme réserve dont elle pourrait se servir pour répondre à ses engagements inévitables ;
- i) que le Conseil a examiné le niveau du Fonds de roulement en novembre 2003 et a déterminé que le besoin de le porter de 6,0 millions à 8,0 millions de dollars n'était pas urgent ni immédiat pour l'exercice 2004 ;

2. *Décide :*

- 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 chaque année, au plus tard au mois de novembre 2004, 2005, 2006 et 2007, pour déterminer s'il y a un besoin urgent de l'augmenter au cours de l'exercice ou pour l'exercice suivant ;
- c) que, si le Conseil détermine qu'une telle augmentation est justifiée, le Fonds de roulement sera établi à un niveau ne dépassant pas 8,0 millions de dollars, sous réserve des augmentations résultant des avances versées par les États devenus membres de l'Organisation après l'approbation des barèmes. Un tel ajustement du Fonds de roulement sera fondé sur les barèmes des contributions en vigueur pour l'exercice au cours duquel l'augmentation du niveau du Fonds de roulement est approuvée ;
- 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 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 2004, 2005 et 2006 ;
 - 2) selon la situation financière du Fonds général et du Fonds de roulement, s'il est nécessaire d'imputer des contributions aux États contractants au titre des déficits de trésorerie résultant d'arriérés de contributions ;
 - 3) si le niveau de l'autorisation d'emprunter est suffisant ;
- f) que la Résolution A33-28 est annulée et remplacée par la présente résolution ;

3. *Demande instamment :*

- a) que tous les États contractants versent leurs contributions le plus tôt possible dans l'année où elles sont dues, afin de réduire la probabilité que l'Organisation ait à opérer des prélèvements sur le Fonds de roulement et à recourir aux emprunts externes ;
- b) que les États contractants qui ont des arriérés de contributions s'acquittent aussi rapidement que possible de leurs obligations envers l'Organisation, comme le demande la Résolution A35-26.

A35-29 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification correspondants

L'Assemblée,

Considérant que les comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003, ainsi que les rapports de vérification de ces comptes que le Vérificateur général du Canada, membre du Groupe mixte de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, a établis en qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI, ont été soumis à l'Assemblée après avoir été communiqués aux États contractants,

Considérant que le Conseil a étudié les rapports de vérification des comptes et les a soumis à l'examen de l'Assemblée,

Considérant que les dépenses ont été examinées conformément aux dispositions du Chapitre VIII, article 49, alinéa f), de la Convention,

1. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2001 et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;

2. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2002 et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;

3. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les comptes apurés pour l'exercice financier 2003, des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification et du rapport sur la mise en œuvre des recommandations du Commissaire aux comptes pour les exercices antérieurs ;

4. *Demande* au Secrétaire général de prendre comme il conviendra des mesures à la suite des recommandations faites par le Commissaire aux comptes ;

5. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2001 ;

6. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2002 ;

7. *Approuve* les comptes apurés de l'exercice financier 2003.

A35-30 : Approbation des comptes relatifs aux activités du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrées par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices financiers 2001, 2002 et 2003 et examen des rapports de vérification sur les états financiers de l'Organisation qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement

L'Assemblée,

Considérant que les comptes indiquant l'état des fonds alloués à l'OACI par l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement qui ont été administrés par l'OACI en tant qu'agent

d'exécution pour les exercices 2001, 2002 et 2003 ainsi que les rapports de vérification des états financiers de l'Organisation, qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement, que le Vérificateur général du Canada, membre du Groupe de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, a établi en qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI, ont été soumis à l'Assemblée après avoir été communiqués aux États contractants,

Considérant que le Conseil a étudié les rapports de vérification et les a soumis à l'examen de l'Assemblée pour qu'ils soient transmis à l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement,

Considérant que le Règlement financier et les Règles de gestion financière du Programme des Nations Unies pour le développement prévoient que les organismes des Nations Unies qui sont chargés par le PNUD d'exécuter ou de réaliser des activités au titre des programmes soumettent à l'Administrateur, qui les transmet au Conseil d'administration, des états indiquant l'utilisation des allocations que l'Administrateur leur a faites et que ces états sont accompagnés d'une attestation de vérification établie par les vérificateurs externes des organismes intéressés et de leur rapport,

1. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2001, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;

2. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2002, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;

3. *Prend note* du rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers de l'Organisation, qui porte également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution, pour l'exercice 2003, et des observations du Secrétaire général faisant suite aux recommandations du rapport de vérification ;

4. *Demande* au Secrétaire général de prendre comme il conviendra des mesures à la suite des recommandations faites par le Commissaire aux comptes ;

5. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2001 ;

6. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2002 ;

7. *Approuve* les comptes relatifs au Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour l'exercice 2003 ;

8. *Décide* que les états financiers de l'Organisation, qui comprennent également les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrés par l'OACI, et les rapports de vérification seront transmis à l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement pour être soumis au Conseil d'administration du PNUD.

A35-31 : Nomination du Commissaire aux comptes

L'Assemblée

1. *Note* que :
 - a) le Règlement financier stipule que, sous réserve de confirmation par l'Assemblée, le Conseil désigne le Commissaire aux comptes de l'Organisation ;
 - b) le Conseil a approuvé la prolongation de la nomination de M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada et membre du Groupe mixte des vérificateurs externes de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2000 à 2004, en application du paragraphe 13.1 du Règlement financier ;
 - c) le Conseil a examiné les propositions de candidature soumises par des États contractants en 2004 et a approuvé la nomination de M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2005 à 2007 ; et en conséquence
2. *Exprime* sa sincère reconnaissance à M^{me} Sheila Fraser pour la valeur exceptionnelle des services qu'elle a assurés auprès de l'Organisation en qualité de Commissaire aux comptes (2000-2003), ainsi que pour l'assistance efficace et utile qu'elle a apportée durant cette période aux fonctionnaires et aux organes de l'OACI ;
3. *Entérine*
 - a) la mesure prise par le Conseil de nommer M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2000 à 2004 ;
 - b) la mesure prise par le Conseil de nommer M^{me} Sheila Fraser, Vérificatrice générale du Canada, au poste de Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices 2005, 2006 et 2007 ;
4. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A29-34 et A33-22.

A35-32 : Fonds pour les technologies de l'information et des communications (TIC)

L'Assemblée,

Rappelant que :

1. 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. 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. les prévisions du budget-programme ne comprennent pas de gros investissements dans la technologie de l'information et des communications ;
4. 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 encourues jusqu'ici à cette fin,

Note que :

1. les 2,5 millions \$ affectés jusqu'ici ne seront pas suffisants pour financer la modernisation des systèmes financiers et des systèmes connexes ;
2. le coût estimatif provisoire de la mise en œuvre d'un système moderne intégré et de systèmes connexes s'élève à environ 8 millions \$;
3. un montant supplémentaire de 500 000 \$ pourrait être nécessaire pour maintenir et enrichir le site Web de l'OACI ;

Décide :

1. d'autoriser le transfert de 2 millions \$ 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.