



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/331

P/66

6/10/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### **RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » DE SON RAPPORT ET SUR LES POINTS 7, 8, ET 27 DE L'ORDRE DU JOUR**

(Note présentée par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur la partie « Généralités » de son rapport et sur les points 7, 8 et 27 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique.

*Note.— Prière d'insérer le texte dans le dossier de rapport, après avoir détaché la page couverture.*

(12 pages)

G:\A.35\A.35.wp.331.fr\A.35.wp.331.fr.doc

## **RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE À L'ASSEMBLÉE**

### **Généralités**

1. La Commission économique a tenu ... séances entre le 4 et le 8 octobre 2004.
2. M. A. Faletau (Tonga) a été élu Président de la Commission lors de la quatrième séance plénière de l'Assemblée. À sa première séance, la Commission a élu M. R. Lutchmedial (Trinité-et-Tobago) Premier Vice-Président et M. L. Lökvist (Finlande) Second Vice-Président.
3. Les représentants de ... États contractants et de ... délégations ayant qualité d'observateur ont assisté à une ou plusieurs séances de la Commission.
4. Le Secrétaire de la Commission était M. M. Elamiri, Directeur du transport aérien. Le Sous-Secrétaire était M. J. Crayston, Directeur adjoint du transport aérien. Les Secrétaires adjoints étaient MM. J.-C. Bugnet, A. Costaguta, J. Gunther, Ö. Magnusson, et M<sup>mes</sup> M. McMunn et G. Resiak, tandis que M. R. Abeyratne était Chargé de liaison.

### **Ordre du jour et organisation des travaux**

5. La Commission a étudié les points 7, 8, 27, 28, 29, 30, 31 et 32 de l'ordre du jour, qui lui avaient été renvoyés par la Plénière.

Point 7 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2001, 2002 et 2003

Point 8 : Budget-Programme pour 2005, 2006 et 2007

Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien

Point 28 : Réglementation et organisation des services d'aéroport et de navigation aérienne

Point 29 : Facilitation

Point 30 : Autres questions de transport aérien

Point 31 : Élaboration d'un exposé récapitulatif actualisé de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

Point 32 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur

6. La documentation examinée par la Commission est présentée, par point de l'ordre du jour, dans l'appendice au présent rapport. La Commission a effectué tous ses travaux en séance plénière. La suite donnée par la Commission à chacun des points fait l'objet d'un compte rendu distinct dans les paragraphes qui suivent.

-----

---

**Point 7 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2001, 2002 et 2003**

7:1 À sa première séance, la Commission examine les Chapitres I<sup>er</sup>, III et IV des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour les exercices 2001 (Doc 9786), 2002 (Doc 9814) et 2003 (Doc 9826), ainsi qu'un Supplément portant sur les six premiers mois de 2004, qui lui ont été renvoyés par la Plénière. Dans chaque rapport, le Chapitre I<sup>er</sup> résume les principales tendances et faits saillants dans le domaine de l'aviation civile ainsi que les travaux de l'OACI, tandis que les Chapitres III et IV concernent respectivement les activités et les faits nouveaux à l'OACI dans les domaines du transport aérien et du financement collectif.

7:2 Au cours du triennat écoulé, en plus des travaux permanents sur l'économie du transport aérien, le financement collectif, les statistiques, les prévisions et la facilitation, une grande réunion a eu lieu, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/5, mars 2003), dont les résultats en ce qui a trait à des orientations de politique nouvelles ou revues présentant un intérêt particulier pour la Commission seront présentés au titre du point 27 de l'ordre du jour : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien.

7:3 La Commission note que la Direction du transport aérien s'est aussi impliquée activement dans des travaux sur la sûreté de l'aviation et la protection de l'environnement et dans la fourniture d'appui à la mise en œuvre de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), questions qui sont examinées par le Comité exécutif au titre des points 14, 15 et 18 respectivement.

7:4 La Commission note que l'Organisation s'est adaptée à l'évolution des besoins et a réalisé des progrès substantiels dans le domaine du transport aérien au cours du triennat. Il est pris note en particulier de l'analyse, de la conception et de la mise en œuvre de la nouvelle base de données statistiques intégrée (ISDB) pour l'aviation civile ; l'initiative a permis à tous les États contractants d'avoir accès en ligne aux statistiques de l'OACI.

-----

---

**Point 8 : Budget-Programme pour 2005, 2006 et 2007**

8:1 La Commission examine le budget-programme de l'Organisation dans le domaine du transport aérien (y compris le financement collectif), présenté dans la note WP/20, Rectificatifs n<sup>os</sup> 1 et 2 et Additif n<sup>o</sup> 1 (Grand Programme III et sous-programmes de transport aérien du Grand Programme V : Programmes régionaux et autres programmes), renvoyés par la Plénière.

8:2 La Commission note que le Grand Programme transport aérien pour le triennat 2004-2007 témoigne d'une profonde réorientation et d'une évolution continue, qui sont conformes au Plan d'action stratégique et répondent aux préoccupations accrues sur la sûreté et la sécurité de l'aviation, la mondialisation et la transnationalisation croissantes des marchés, l'apparition de blocs régionaux et sous-régionaux de commerce et de réglementation, la libéralisation de la réglementation économique ainsi que la reconnaissance et la solution des problèmes environnementaux.

8:3 La Commission note également que, pour répondre à la demande accrue, dans le contexte d'une réduction des ressources humaines, un certain nombre de tâches hautement souhaitables entreprises au cours des précédents triennats ont été éliminées ou réduites au profit de tâches élargies ou nouvelles qui constituent des éléments essentiels du Plan d'action stratégique. De plus, compte tenu des contraintes de plus en plus fortes en matière de ressources, rien, en termes de moyens, n'a été inclus dans le budget proposé pour de nouvelles tâches urgentes qui pourraient se présenter durant le triennat ; ces tâches devront s'inscrire dans le programme de travail par le moyen d'ajustements du programme projeté ou des priorités prévues dans le domaine du transport aérien.

8:4 La Commission note que, dans le Budget-Programme pour le triennat 2005-2007, des coupes importantes sont proposées dans les ressources humaines chargées de la mise en œuvre du programme du transport aérien du budget de l'Organisation.

8:5 La Commission donne son aval au programme de travail de l'Organisation dans le domaine du transport aérien pour 2005-2007, comme il lui a été présenté.

-----

---

**Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien**

27:1 Pour faciliter son examen de ce point de l'ordre du jour, la Commission l'a divisé en les sujets suivants : rapport du Conseil sur les résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) et développements en matière de commerce des services ; propriété et contrôle des transporteurs aériens ; autres questions de réglementation et facteurs exogènes affectant l'aviation civile.

**Rapport du Conseil sur les résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien et sur le commerce des services**

27:2 Dans la première partie de la note WP/9, le Conseil rend compte à l'Assemblée des préparatifs, résultats et travaux de suivi relatifs à la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) tenue en mars 2003. L'Additif n° 1 à la note en question fait le point sur certaines activités de suivi par le Secrétariat. L'Assemblée est invitée à noter le rapport et à examiner les amendements proposés à la partie pertinente de la Résolution A33-19 concernant la « coopération en matière d'arrangements réglementaires » en vue d'adopter le texte dans le cadre du point 31 de l'ordre du jour. Dans la seconde partie de la note WP/9, le Conseil rend compte des développements en matière de commerce des services depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée et invite cette dernière à prendre acte du rapport et à examiner les amendements proposés pour la section pertinente de la Résolution A33-19 concernant le « commerce des services » en vue de l'adoption du texte dans le cadre du point 31 de l'ordre du jour.

27:3 Dans la note WP/214, la Jordanie présente, au nom des membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), un aperçu général de l'évolution de la réglementation du transport aérien dans la région, qui met en lumière certains défis auxquels font face les États en matière de processus de libéralisation. Les États de la CAAC demandent que soit établie une coopération soutenue entre l'OACI et toutes les organisations qui traitent de transport aérien afin de fournir de l'assistance, des conseils et des éléments d'orientation aux États en développement dans le domaine de l'établissement des règles concernant la réglementation économique du transport aérien.

27:4 Dans la note WP/217, l'Oman présente, au nom des membres de la CAAC, des informations sur leur expérience dans le domaine de la libéralisation du transport aérien et demande l'assistance de l'OACI pour la mise en œuvre de la libéralisation du transport aérien dans les États arabes en conformité avec les recommandations d'ATConf/5.

27:5 Dans la note WP/219, le Conseil international des aéroports (ACI) exprime son appui à la libéralisation progressive du transport aérien international et endosse le rôle de chef de file mondial de l'OACI et le cadre qu'elle a établi pour le processus de libéralisation. L'ACI estime que les contraintes de capacité des aéroports et les besoins à long terme en infrastructures devraient être pris en compte lors de l'examen de la question de la libéralisation, et les États sont instamment priés d'inclure les aéroports dans le processus de libéralisation et dans les négociations sur les services aériens.

27:6 Dans la note WP/119, l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA) présente ses points de vue et suggestions sur plusieurs questions de réglementation qui affectent le plus les relations de transport aérien entre les États d'Amérique latine. Elle demande le fort appui de l'OACI

en tant qu'organisme s'occupant de toutes les questions qui affectent la santé de l'industrie, dans l'intérêt de la communauté du transport aérien.

27:7 Dans la note WP/136, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) met en évidence certains résultats d'ATConf/5, en particulier en ce qui a trait au besoin de mesures de protection en matière de libéralisation économique ainsi que la participation au processus de toutes les parties prenantes, y compris les travailleurs. La Fédération présente certaines propositions concernant les mesures de suivi de la part des États et de l'OACI, y compris un projet d'amendement de la Résolution A33-19 de l'Assemblée.

27:8 Dans la note WP/201, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) décrit la notion de « routes essentielles au développement touristique » (ETDR) élaborée en vue de développer les services aériens à destination des pays démunis. Pour promouvoir la notion d'usage ciblé du transport aérien et du tourisme en tant qu'instrument de développement, il est demandé que l'OMT et l'OACI continuent de coopérer étroitement afin d'établir rapidement les ETDR sous leur forme définitive et de les mettre en œuvre par la suite.

27:9 Dans sa note d'information WP/47, Cuba explique ses expériences récentes en matière de développement progressif du transport aérien et met en lumière sa politique de transport aérien, les accords de libéralisation des services aériens, la croissance de la demande en trafic aérien et l'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire. Dans la note d'information WP/196, les membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) donnent une idée générale des progrès accomplis en matière de libéralisation dans la Région Amérique latine et Caraïbes, y compris divers accords sous-régionaux. Également dans une note d'information, WP/253, l'Union économique et monétaire Ouest africaine (UEMOA), donne un aperçu de la mise en œuvre d'un programme commun du transport aérien pour ses États membres, y compris des projets relatifs à la réglementation économique du transport aérien, au cadre juridique des administrations de l'aviation civile et au renforcement de la sûreté et de la sécurité de l'aviation.

27:10 Dans la note WP/45 et Rectificatif n° 1, les membres de la CLAC exposent leurs réflexions et expériences sur les conséquences et l'impact de l'inclusion des services de transport aérien dans l'AGCS. Ils soulignent le rôle de premier plan et la compétence de l'OACI pour les questions liées aux services de transport aérien et invitent l'Assemblée à reconnaître et à réaffirmer le rôle de l'OACI en matière de réglementation et de libéralisation du transport aérien international dans le cadre de l'Organisation.

27:11 Au cours du débat sur les résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien et les développements en matière de commerce des services, l'attention est portée essentiellement sur certains des résultats de la conférence, le rôle de l'OACI et les amendements proposés à l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, joint en appendice à la note WP/9.

27:12 La Commission note que parmi les travaux de suivi de la conférence figurent des études amorcées sur les incidences en matière de sécurité et de sûreté de la libéralisation et sur la notion de services aériens essentiels ; ce dernier point, traité en coopération avec l'OMT, englobera la notion des routes essentielles au développement du tourisme mise de l'avant par l'Organisation mondiale du tourisme.

27:13 L'un des résultats de la conférence, concernant la libéralisation accélérée du fret aérien, est particulièrement souligné afin qu'une importance et un appui particuliers lui soient accordés. La Commission convient que les États devraient être incités à envisager une libéralisation distincte et rapide de ce secteur afin que ses nets avantages pour le commerce et le développement économique puissent être atteints. Bien que le modèle d'annexe sur les services de fret aérien adoptés par la conférence soit vu comme un moyen utile de réaliser cette libéralisation, un appui est également exprimé en faveur d'une approche unilatérale à la libéralisation du fret aérien, en particulier pour les opérations tout-cargo.

27:14 Un long débat est consacré au rôle de l'OACI dans l'élaboration de politiques pour la libéralisation, rôle examiné dans la Section IV sur le commerce des services de l'Exposé récapitulatif, joint en appendice à la note WP/9. De nombreux délégués appuient le maintien du leadership de l'OACI, estimant que c'est l'Organisation mondiale qui possède l'expertise et la connaissance nécessaires et qui est l'une des mieux placées pour élaborer, promouvoir et faciliter la libéralisation tout en tenant compte des considérations de sécurité, de sûreté et d'environnement. Selon d'autres délégués, ce rôle ne devrait pas être vu comme appartenant exclusivement à l'OACI et d'autres organisations, y compris l'Organisation mondiale du commerce et le Forum de coopération économique Asie-Pacifique pourraient également avoir un rôle à jouer. Il est indiqué que, nonobstant des divergences sur les meilleures tribunes pour l'examen de la libéralisation, le fait est que le rôle de l'OACI continuerait d'être prépondérant pour un avenir prévisible. Néanmoins, certaines délégations font part de leur intention de promouvoir la libéralisation par le biais d'autres tribunes et proposent de remplacer « le rôle de chef de file mondial » au paragraphe 6, alinéa a), de la Section IV de l'appendice à la note WP/9 sur le commerce des services par « un rôle de chef de file mondial ». La Commission accepte la modification proposée.

27:15 Pour ce qui est du paragraphe 2 du dispositif de la Section II de l'appendice à la note WP/9 concernant la coopération en matière d'arrangements réglementaires, la Commission convient également de remplacer les mots « un ou plusieurs États en développement » par « un ou plusieurs États, en particulier les États en développement ». Ce changement permettrait à un État appartenant à un groupe autre que les États en développement d'utiliser la formule, conformément à l'orientation de politique élaborée par la quatrième Conférence mondiale de transport aérien en 1994.

27:16 Une proposition présentée dans la note WP/136 concernant l'inclusion d'un amendement à l'Exposé récapitulatif visant à faire mention du rôle des parties prenantes n'est pas appuyée. En outre, la Commission estime qu'en ce qui a trait à l'inclusion des travailleurs dans les négociations des services aériens et dans les discussions sur les questions de transport aérien au sein de l'OACI, une approche pragmatique au cas par cas serait préférable à l'adoption d'une politique générale sur leur inclusion.

### **Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

27:17 Dans la note WP/96, les Pays-Bas, au nom de la Communauté européenne (CE) et de ses États membres, décrivent l'évolution récente des questions de propriété et de contrôle ainsi que de la désignation des transporteurs aériens au sein de la Communauté européenne. Les changements intervenus sur le plan juridique ont conduit à une nouvelle approche communautaire aux accords internationaux en matière de services aériens, qui demande notamment davantage de flexibilité au niveau international sur les questions de propriété et de contrôle des transporteurs aériens ainsi que de désignation des compagnies aériennes. La CE et ses États membres demandent que soit reconnue sa nouvelle politique en matière de relations bilatérales avec d'autres États membres de l'OACI et demandent aux partenaires de faire preuve de souplesse dans leurs points de vue, conformément aux conclusions finales d'ATConf/5.

27:18 Dans la note WP/244 et Rectificatif n° 1, l'Arabie saoudite, l'Argentine, le Brésil, les Fidji, l'Inde, le Japon, la Mongolie, le Pakistan, les Philippines, la République de Corée et le Viet Nam présentent leurs points de vue sur la question de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Ces États estiment que l'OACI devrait faire preuve de prudence dans son examen de cette question et que l'approche réglementaire au problème devrait être une option laissée à chaque État.

27:19 Dans la note WP/156, Singapour incite les États à libéraliser les critères de propriété et de contrôle des transporteurs aériens et souligne l'importance d'une approche ouverte et consultative de la part des États afin de comprendre et de déterminer des solutions à leurs problèmes particuliers. Cette approche permettrait aux États de trouver un terrain d'entente en vue de l'adaptation des cadres existants à la libéralisation, sans que leurs intérêts respectifs ne soient compromis.

27:20 Dans la note WP/64, l'Association du transport aérien international (IATA) souligne que la libéralisation des règles sur la propriété et le contrôle constituerait une étape majeure en vue de la création d'une industrie aérienne mondiale. Elle met en lumière les progrès accomplis dans ce domaine depuis ATConf/5 ainsi que certains développements réglementaires importants tels que ceux qui sont survenus au sein de l'Union européenne. L'IATA se félicite des nouveaux catalyseurs du changement et demande aux États de promouvoir la libéralisation dans ce domaine.

27:21 Dans la note WP/259, les États membres de la CLAC acceptent que l'OACI joue le rôle de tribune mondiale vu sa grande expérience en matière de fourniture d'orientations pertinentes à ses membres en matière de réglementation économique du transport aérien, à l'avantage de la communauté aéronautique internationale dans son ensemble. Ils proposent que les États envisagent d'utiliser la clause type sur la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes élaborée par l'OACI, dans leurs accords de services aériens.

27:22 Durant le débat qui suit la présentation des notes de travail, un fort appui est exprimé à l'égard des résultats d'ATConf/5 en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens. L'attention est attirée sur les progrès accomplis depuis la tenue de cette conférence, y compris de l'approche pragmatique adoptée par de nombreux États en matière de propriété et de contrôle. La Commission note également les travaux effectués par l'OACI, y compris la base de données des politiques, position et pratiques des États en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens, élaborée par le Secrétariat et qui est une source de renseignements utiles sur ces éléments.

27:23 La Commission note que certaines délégations demandent que la promotion de la libéralisation dans ce domaine tienne compte des nouveaux développements tels que ceux qui se sont produits au sein de l'UE ainsi que de sa proposition d'amender ses accords de services aériens avec des tiers, afin que soit pris en compte le concept communautaire en matière de propriété et de contrôle. Selon d'autres délégations, l'approche réglementaire à cette question devrait être décidée par chaque État, vu le caractère délicat du problème et la disparité entre la situation et les besoins des États.

27:24 La Commission estime que le consensus établi lors d'ATConf/5 sur la question, en particulier en ce qui a trait au respect de la souveraineté des États et au besoin de souplesse et de coopération, représente un cadre réglementaire pratique et équilibré. Elle réaffirme que l'objectif de l'évolution réglementaire continue, y compris pour la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, consiste à créer un environnement opérationnel dans lequel le transport aérien international pourra se

développer et évoluer de façon stable, efficace et économique sans compromettre la sécurité ni la sûreté. Chaque État déterminerait sa méthode et son rythme de changement réglementaire, de façon souple et en utilisant les voies unilatérales, bilatérales, régionales, plurilatérales ou mondiales selon les circonstances. Les orientations élaborées par l'OACI ont pour but de faciliter le processus de libéralisation pour les États et ces derniers peuvent l'utiliser à leur discrétion.

27:25 En ce qui a trait aux développements au sein de l'UE, plusieurs délégués demandent un complément d'éclaircissements de la part de l'Union sur sa nouvelle politique. En outre, il est suggéré et appuyé que l'OACI examine les incidences techniques, économiques et juridiques que ce changement pourrait avoir sur les relations aéronautiques entre États (par exemple sur les négociations de services aériens avec la participation d'un groupe d'États).

### **Autres questions de réglementation**

27:26 Dans la note WP/212, la Colombie, au nom des membres de la CLAC, présente des renseignements sur certains progrès récents concernant les droits et devoirs des usagers des services aéronautiques dans le monde et dans la Région Amérique latine. Il y est suggéré que l'OACI continue à suivre l'évolution de la question et décide s'il est viable de prévoir une quelconque intervention multilatérale, comme l'élaboration éventuelle d'un code de conduite mondial en la matière.

27:27 Dans la note d'information WP/87, la Commission européenne décrit le nouvel acte législatif adopté le 21 avril 2004 par le Parlement européen et par le Conseil des Ministres de l'UE, qui établit les exigences minimales en matière d'assurances pour les opérations à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire des États membres de l'Union.

27:28 Dans une autre note d'information, WP/90, la Commission européenne décrit le règlement adopté par la Communauté européenne au début de 2004 et qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

27:29 Au cours du débat, la Commission note que la question de la protection des intérêts des consommateurs prend de l'importance au niveau mondial. Toutefois, pour ce qui est approches multilatérales, bien qu'il y ait un certain appui en faveur de la recherche d'uniformisation des régimes existants pour éviter des risques d'application et de conflits extraterritoriaux, il est rappelé qu'ATConf/5 n'a pas demandé à l'OACI d'entreprendre l'élaboration d'un code de conduite mondial. Il est mentionné qu'il serait souhaitable de laisser à chaque État ou région le soin de décider des mesures appropriées, compte tenu de la variété des situations et des attentes des consommateurs. Il est également souligné qu'aucun conflit réel n'est survenu entre diverses exigences réglementaires car, dans la pratique, les mesures en la matière sont normalement appliquées sur la base du pays d'origine. La Commission prend note de ces observations et convient que l'OACI devrait continuer à suivre les développements concernant les engagements volontaires et la réglementation gouvernementale visant les intérêts des consommateurs et devrait diffuser l'information aux États de la manière appropriée.

**Facteurs exogènes affectant l'aviation civile**

27:30 Dans la note WP/251, Cuba attire l'attention sur son analyse des conséquences financières et incidences sur la sécurité pour l'aviation civile cubaine de certains actes découlant de l'embargo économique et commercial appliqué à Cuba par les États-Unis. Cuba invite l'Assemblée à reconnaître que de telles mesures constituent une violation des principes de la Convention de Chicago et demande à l'OACI d'informer les Nations Unies des conséquences de ces actes et qu'un rapport annuel soit soumis au Conseil.

27:31 Dans la note WP/297, la République islamique d'Iran attire l'attention sur l'embargo commercial imposé par les États-Unis à certains États contractants, y compris l'Iran, concernant les aéronefs, pièces de rechange et services après-vente ainsi que certains matériels CNS, mesure qu'elle considère discriminatoire et contraire aux buts et objectifs exposés dans l'article 44 de la Convention de Chicago. L'Assemblée est invitée à examiner les questions soulevées et à prendre les mesures nécessaires afin de préparer le terrain au lever de l'embargo pour que les États visés puissent jouir de chances égales et améliorer leurs normes en matière de sécurité et de sûreté.

27:32 Au cours du débat qui s'engage ensuite, plusieurs délégations manifestent leur appui aux positions adoptées par Cuba et par l'Iran et aux mesures proposées dans leurs notes. À leur avis, l'embargo commercial a un impact négatif sur la sécurité et la sûreté qui affecte la participation de ces États au transport aérien international. Il affecte également leur aptitude à s'acquitter pleinement des obligations prévues par la Convention de Chicago. Il est également estimé qu'une juste possibilité de fonctionner et d'évoluer dans un milieu compétitif équilibré n'est pas possible lorsque l'accès à de nouvelles technologies pour le renouvellement des flottes et l'obtention de pièces de rechange ainsi que de matériels aéronautiques liés à la sécurité est refusé. Bien que cette question ait des origines politiques, les auteurs des deux notes estiment qu'il s'agit essentiellement d'une question économique, technique et de sécurité, et qu'elle relève donc de la compétence de l'OACI, organisme technique multilatéral. Ils estiment également qu'elle devrait être examinée par l'OACI car les principes et dispositions de la Convention de Chicago sont en cause.

27:33 Selon les États-Unis, il s'agit là d'une délicate question bilatérale entre les parties en cause, avec, au second plan, des origines et des ramifications de politique étrangère. Les États-Unis estiment donc que le problème ne devrait pas être analysé ni commenté par l'OACI, comme le demandent les deux notes. Les États-Unis attirent également l'attention sur les origines et objectifs des deux différends bilatéraux et signalent, en ce qui a trait à l'aspect sécurité de la question, qu'ils ont par le passé approuvé l'exportation de certains matériels aéronautiques en Iran, au cas par cas, lorsque la sécurité était en cause. Un certain appui est exprimé envers la position des États-Unis voulant qu'il s'agit essentiellement d'une question bilatérale.

27:34 Présentant une motion d'ordre, Cuba et l'Iran expriment des objections à certains éléments politiques mentionnés durant le débat sur la question au sein de la Commission. En outre, Cuba s'oppose à l'introduction de facteurs externes qui, estime-t-on, empiètent sur ses affaires intérieures. Cuba et l'Iran réaffirment que les embargos ont des incidences sur la sécurité que l'Assemblée devrait examiner.

27:35 La Commission reconnaît qu'il s'agit là d'une question complexe et délicate qui a donné lieu à des points de vue catégoriques de chaque côté mais que la Commission économique, en particulier, ne peut trancher. Il est donc décidé que, durant l'Assemblée, le Président soumettrait la question, y compris les points de vue exprimés en Commission, à l'attention du Président du Conseil dont les « bons offices » ont déjà été utilisés à plusieurs occasions.

— FIN —