



A35-WP/347

P/79

7/10/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LES POINTS 28, 29, 30, 31 et 32 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur les points 28, 29, 30, 31 et 32 de l'ordre du jour ont été approuvés par la Commission économique. Les Résolutions 29/1 et 31/1 sont recommandées à l'adoption de la Plénière.

Note.— Prière d'insérer dans le dossier de rapport la note A35-WP/347, qui constitue le rapport complet sur les points 28, 29, 30, 31 et 32 de l'ordre du jour.

(32 pages)

G:\A.35\A.35.wp.347.fr\A.35.wp.347.fr.doc

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

28:1 À sa deuxième séance, la Commission examine les aspects de réglementation et d'organisation de la fourniture des services d'aéroport et de navigation aérienne en se fondant sur un rapport du Conseil (WP/10). Elle est saisie en outre de sept notes présentées par des États et des observateurs : WP/154, WP/155, WP/158, WP/200, WP/258, WP/270 et WP/294.

28:2 Dans la note WP/10, le Conseil rend compte des faits nouveaux intervenus dans la réglementation et l'organisation de la fourniture des services d'aéroports et de navigation aérienne depuis la 33^e session de l'Assemblée. Suite à une série de facteurs défavorables, les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne ont dû faire face à une réduction importante de l'ensemble des activités de transport aérien. Les fournisseurs de services ont réagi soit en gelant ou même en baissant les redevances d'usage, tout en essayant de compenser les pertes en attirant plus de trafic, soit en augmentant les redevances afin de maintenir les recettes grâce à l'application de tarifs élevés. Dans un environnement de plus en plus commercialisé, il a fallu introduire une réglementation économique afin d'éviter le recours abusif au pouvoir de monopole, notamment en ce qui concerne les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. L'OACI a récemment publié et affiché sur son site web une version révisée de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/7), ainsi qu'un supplément contenant des renseignements sur l'application de cette politique par les États. Les versions révisées du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) seront également publiées et affichées sur le web. Le processus de commercialisation étant encore dans sa phase d'élaboration, les éléments indicatifs sur des aspects clés de la commercialisation devraient être gardés à l'étude, révisés et étoffés selon les besoins, en tenant compte des expériences acquises avec le temps dans différents États. Suite à une recommandation de la 33^e session de l'Assemblée, des orientations de politique et des éléments indicatifs nouveaux ou révisés ont été établis à propos des problèmes de perception. Dans le cadre de l'étude sur la répartition des coûts du GNSS, le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) a établi certains principes et hypothèses de base, indiquant notamment que la répartition des coûts entre l'aviation civile et d'autres usagers devrait se faire au niveau régional. La suite donnée à cette étude devra inclure la coordination avec d'autres organisations internationales et usagers non aéronautiques. Les priorités du triennat 2005-2007 comprendront la poursuite de l'élaboration de la politique et des éléments indicatifs sur les sujets suivants : supervision et réglementation économiques ; analyse comparative et mesure des performances et de la productivité ; répartition des coûts ; et recouvrement des coûts des mesures de sûreté. Ces éléments seront également utiles pour la mise en œuvre ultérieure d'un système mondial de navigation aérienne.

28:3 Dans la note WP/294, le Bélarus, la Georgie, l'Ouzbékistan, la République de Moldova et l'Ukraine demandent à l'Assemblée de recommander que l'OACI élabore des éléments indicatifs sur les procédures concernant l'application de procédures de tribunal et avant les poursuites, ainsi que le règlement des différends relatifs au recouvrement des redevances de services de navigation aériennes en souffrance ; qu'elle analyse la possibilité de mettre sur pied un mécanisme international de recouvrement des dettes sous l'égide de l'OACI ; et qu'elle invite instamment les États contractants à compléter le régime actuel de délivrance des licences et de certificats en imposant aux exploitants d'aéronefs la responsabilité de payer les redevances, avec les pénalités correspondantes.

28:4 La note WP/158, présentée par 41 États contractants membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), décrit l'approche adoptée pour mesurer les performances des

services de navigation aérienne en Europe et les résultats obtenus. Elle souligne qu'il importe que l'OACI accélère et amplifie son programme d'action relatif aux performances économiques des fournisseurs de services de navigation aérienne et propose que l'Organisation élabore des normes en matière de publication des plans et bilans de performance, de même que les éléments d'orientation connexes.

28:5 Les Pays-Bas présentent, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, la note WP/155, qui décrit le statut du programme GALILEO et souscrit totalement aux principes et hypothèses de base formulés par le groupe ANSEP sur la répartition des coûts. Il est recommandé que les travaux en cours soient menés à bien en suivant lesdits principes et que des orientations soient rapidement élaborées en ce qui concerne les mécanismes de répartition, en notant que la répartition des coûts est étroitement liée à des questions juridiques et techniques.

28:6 L'IATA, dans sa note WP/200, encourage les États à appuyer des mesures visant à renforcer l'efficacité, à réduire les coûts et à exercer une supervision économique appropriée sur les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne. Elle encourage également les représentants de l'industrie à trouver des dispositions novatrices et coopératives qui amélioreraient et soutiendraient les relations entre les transporteurs et les fournisseurs de services.

28:7 La note WP/154 contient des observations de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) sur la politique de l'OACI en matière de redevances (Doc 9082) et suggère une révision de la formule actuelle de calcul des redevances. Cet examen devrait se faire en consultation avec toutes les parties prenantes, y compris des associations professionnelles intéressées.

28:8 Dans la note d'information WP/258, le Pakistan présente un bref aperçu de l'organisation et de la réglementation des aéroports, ainsi que du processus de certification des aéroports au Pakistan.

28:9 Dans une autre note d'information (WP/270), les États-Unis expriment le point de vue que les principes et hypothèses de base adoptés par le Groupe ANSEP pour la répartition des coûts sont essentiels pour accélérer les services GNSS efficaces et faciliter un recouvrement équitable des coûts.

28:10 Le programme des travaux futurs sur la réglementation et l'organisation des aéroports et des services de navigation aérienne proposé dans la note WP/10 reçoit un appui soutenu. On souligne la nécessité de tenir compte des différences régionales. Un point de vue est exprimé selon lequel les bureaux régionaux de l'OACI devraient aider les États à s'orienter vers la commercialisation et la privatisation.

28:11 La Commission prend note des propositions présentées par le Bélarus, la Georgie, l'Ouzbékistan, la République de Moldova et l'Ukraine dans la note WP/294 et décide de les renvoyer au Conseil pour complément d'étude. Concernant les suggestions de l'IATA dans la note WP/200 et celles de l'ITF dans la note WP/154, la Commission estime qu'elles pourront être examinées dans le cadre du programme des travaux futurs présenté dans le rapport du Conseil. Les États devraient notamment être encouragés à renforcer l'efficacité, à réduire les coûts et à assurer la supervision économique appropriée. À propos de la demande de l'ITF d'une révision de la formule de calcul actuelle des redevances de route pour tenir compte des facteurs de distance et de masse, il est proposé de l'examiner dans le contexte de l'établissement des redevances de services de navigation aérienne au titre de l'Initiative Ciel unique européen. Concernant une suggestion présentée par l'ITF dans la note WP/154, l'établissement de fonds

de réserve pour la gestion des cycles économiques soulève des doutes du point de vue de la politique de recouvrement.

28:12 Quant à la note WP/158 présentée par la CEAC, la Commission constate qu'elle a déjà été examinée par la Commission technique. La Commission est informée que l'OACI a déjà beaucoup avancé dans les activités proposées dans la note et que la Commission technique a conclu qu'à une date appropriée, l'OACI convoquera une réunion mondiale, en collaboration avec d'autres organisations, afin de convenir des objectifs de performance et des besoins de supervision.

28:13 Par ailleurs, la Commission prend note de l'appui exprimé par la Commission européenne dans la note WP/155 et par les États-Unis dans leur note d'information pour les principes et les hypothèses de base établis par ANSEP sur la répartition des coûts entre l'aviation civile et d'autres usagers. À propos de la note WP/155, la Commission estime que la proposition d'élaborer des SARP n'appelle pas de suite, puisque la question figure déjà dans le programme de travail de la Commission de navigation aérienne. Toute proposition d'établissement de SARP devra être présentée à l'organe technique approprié. L'utilisation éventuelle de signaux cryptés aux fins de recouvrement des coûts soulève des inquiétudes.

28:14 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, la Commission :

- a) entérine les plans du Conseil concernant les travaux futurs sur la réglementation et l'organisation des services d'aéroports et de navigation aérienne ;
- b) recommande que le Conseil tienne compte des propositions présentées dans les diverses notes de travail lorsqu'il effectuera des travaux futurs dans ce domaine.

Point 29 : Facilitation

29:1 À ses deuxième et troisième séances, la Commission examine les faits nouveaux survenus dans le programme de facilitation depuis la dernière session de l'Assemblée, en se fondant sur trois rapports présentés par le Conseil : le premier concerne l'issue de la douzième session de la Division de facilitation (WP/43) ; le deuxième, la protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage (WP/11) et le troisième, la prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes (WP/12 et Rectificatif n° 1). De plus, six notes de travail sont présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes WP/65, 107, 159, 160, 180 et 202.

29:2 Pour en faciliter l'examen, les notes de travail sont classées sous les titres suivants : Résultats de la douzième session de la Division de facilitation et protection de la sûreté et de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage ; Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes ; Facilitation et qualité du service aux aéroports ; et Amélioration de la sûreté et de la facilitation.

Résultats de la douzième session de la Division de facilitation et Protection de la sûreté de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage

29:3 La Commission examine trois notes de travail concernant la douzième session de la Division de facilitation (FAL/12), qui s'est tenue au Caire (Égypte) du 22 mars au 1^{er} avril 2004, sous le thème « *Faire face aux défis de la sûreté pour faciliter l'exploitation du transport aérien* ».

29:4 Dans la note WP/43, le Conseil présente un rapport sur l'issue de FAL/12, laquelle a adopté seize recommandations de type A et seize recommandations de type B.

29:5 Les recommandations de type A proposent des amendements aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9. Elles visent à faciliter le passage des voyageurs par les contrôles frontaliers, à renforcer la sûreté de l'aviation et les contrôles touchant la fraude des documents de voyage et l'immigration clandestine et à améliorer la protection contre le vol d'identité. En mai 2004, le Comité du transport aérien a achevé l'examen préliminaire de toutes les propositions d'amendement de l'Annexe 9 et il a donné pour instruction qu'elles soient envoyées, avec ses observations, aux États contractants pour avis (Lettre SD 6/4-04/57 du 30 juillet 2004). Le Comité envisage d'examiner à nouveau les recommandations de type A en janvier 2005, en tenant compte des observations des États, et de les renvoyer ensuite au Conseil, accompagnées de recommandations concernant leur adoption.

29:6 Les recommandations de type B proposent d'autres mesures que les États contractants ou le Conseil doivent prendre dans le cadre du programme de facilitation. Suite à leur examen par le Comité du transport aérien, le Conseil a approuvé et adopté ces recommandations, en juin 2004.

29:7 La note WP/202, présentée par les Pays-Bas au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, expose la position de la Communauté européenne relative à l'élaboration de normes pertinentes concernant le transfert des données relatives aux passagers aériens (PNR), provenant des systèmes des compagnies aériennes et adressées aux agences gouvernementales, pour améliorer la sûreté de l'aviation et faciliter les contrôles frontaliers. Cette note réitère le soutien de la Communauté européenne, déjà exprimé à la réunion FAL/12, à la prompt formulation de lignes directrices et de pratiques uniformes de l'OACI pour le traitement des données PNR, et propose que les travaux entrepris

par l'OACI portent sur le type des données, les exigences concernant leur traitement ou leur transfert et la structure des données comme il est indiqué dans la note présentée par la Communauté européenne à la réunion FAL/12.

29:8 Dans la note WP/65, l'IATA exprime les vues et l'appui de l'industrie du transport aérien aux résultats de FAL/12, notamment les décisions liées à l'échange automatisé de données et les personnes inadmissibles et refoulées.

29:9 Dans la note WP/11, le Conseil rend compte des progrès réalisés depuis la 33^e session de l'Assemblée en ce qui concerne les travaux entrepris pour aider les États à préserver l'intégrité et la sécurité de leurs passeports et autres documents de voyage.

29:10 Le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD) a actualisé les spécifications techniques du Doc 9303, intitulé *Documents de voyage lisibles à la machine*, pour permettre le recours à d'autres technologies de mémorisation des données telles que les circuits intégrés, afin de pouvoir accepter par exemple des images biométriques codées pour confirmation d'identité, selon les lignes prescrites dans le plan directeur mondial harmonisé qui a été entériné par le Comité du transport aérien en mai 2003. Les spécifications du passeport lisible à la machine (MRP) contiennent de plus une annexe décrivant les normes minimales de sécurité des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD). Les nouvelles spécifications relatives aux visas (qui n'ont pas encore été publiées) prévoient des changements destinés à empêcher l'usage frauduleux d'un visa par une personne autre que son titulaire légitime. On trouvera les rapports techniques qui décrivent le plan sur le nouveau site web www.icao.int/mrtd.

29:11 Un élément important du plan biométrique est l'emploi d'un système modifié d'infrastructure à clé ouverte (PKI) pour crypter et décrypter les signatures numériques à l'aide de paires de clés électroniques composées d'une clé privée et d'une clé publique. Cette procédure assure le lecteur que les données du passeport n'ont pas été modifiées et qu'elles ont été inscrites dans le passeport par le service de délivrance des passeports. Le PKI est donc un moyen efficace de dissuasion contre la falsification et la contrefaçon des passeports, ou contre l'utilisation de passeports volés pour obtenir l'accès à l'aéronef. En réponse à une question, le Secrétariat indique qu'il est prévu d'établir un annuaire des clés publiques (PKD) centralisé et a expliqué, qu'au cours de sa prochaine session, le Conseil sera invité à examiner une proposition visant à faire adopter la gestion du PKD par l'OACI et à l'offrir comme nouveau service à ses États membres.

29:12 La douzième session de la Division de facilitation (FAL/12) a formulé des recommandations visant à introduire dans l'Annexe 9 — *Facilitation* des dispositions nouvelles et améliorées qui renforceraient la sécurité des documents de voyage. Si elles sont adoptées par le Conseil, ces dispositions obligeront tous les États contractants à délivrer des MRP, à actualiser régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection des falsifications, et à contrôler le processus de délivrance des documents de voyage pour se prémunir contre le vol de leurs stocks et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

29:13 Au cours des délibérations des quatre notes, plusieurs délégations estiment que tous les États contractants devraient commencer dès que possible à délivrer des MRP, par exemple dès l'an 2008, c'est-à-dire avant la date recommandée par FAL/12. Elles estiment aussi que l'on devrait fixer une date

limite au-delà de laquelle les passeports non lisibles à la machine ne seront plus valides. D'autres délégations indiquent que les décisions de FAL/12 sur des questions telles que la date de mise en œuvre des MRP ont été prises par consensus et devraient donc être maintenues. Des délégations ont aussi exprimé des vues, soit pour accepter soit pour contester la recommandation de la Division selon laquelle, en ce qui concerne les personnes non-admissibles, les transporteurs ne seront pas tenus responsables dans le cas où des documents de voyage en bonne et due forme ont été présentés. En ce qui concerne la proposition de normes sur l'accès aux données PNR, une délégation est d'avis qu'il appartiendra au Conseil de décider quelle forme prendront les conclusions du groupe d'étude.

29:14 La Commission convient que lorsqu'elle élaborera des lignes directrices pour l'accès aux données PNR, l'OACI devra prendre en compte les propositions pertinentes formulées par la Communauté européenne durant FAL/12.

29:15 Lors de l'examen du rapport présenté dans la note WP/43, la Commission note que les recommandations de type A ainsi que les observations du Comité du transport aérien ont été envoyées aux États contractants en sollicitant leurs avis avant le 31 octobre 2004, et que les recommandations de type B ont été adoptées par le Conseil en juin 2004.

29:16 La Commission convient que le Conseil et les États contractants devraient poursuivre leurs travaux, à titre de haute priorité, pour préserver l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage.

Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes

29:17 Dans la note WP/12, le Conseil rend compte des progrès réalisés dans l'application de la Résolution A33-18 : *Prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes*.

29:18 Afin de déterminer la mesure dans laquelle l'introduction non intentionnelle d'espèces étrangères envahissantes au moyen d'aéronefs civils constitue un problème pour les États contractants, le Secrétariat a mené une enquête, en 2002, pour réunir plus de renseignements en vue de réévaluer les possibilités d'une action multilatérale dans ce domaine. L'enquête a révélé que l'aviation civile internationale semble constituer un moyen important pour l'introduction non intentionnelle d'un type d'espèces se déplaçant en « passagers clandestins » sur d'autres espèces introduites intentionnellement d'un État dans un autre. D'autre part, l'aviation civile internationale n'est pas une voie importante pour les espèces qui s'introduisent par hasard à bord d'aéronefs et sont donc ainsi transportées non intentionnellement d'un État vers un autre.

29:19 Néanmoins, les réponses à l'enquête laissaient entendre que le fait que des espèces étrangères envahissantes sont introduites dans des États est important, le mode d'introduction (intentionnel ou pas) n'étant que secondaire. Des mesures devraient donc être prises aux frontières, quel que soit le mode d'entrée des espèces étrangères.

29:20 Le Conseil a donc conclu que puisque des espèces sont introduites par la voie de l'aviation civile internationale durant les opérations d'import/export, le mieux serait d'appliquer les mesures préventives aux frontières, point de convergence de l'intérêt de toutes les agences gouvernementales concernées. Il recommande donc que l'OACI élabore une stratégie pour prévenir

l'introduction d'espèces étrangères envahissantes par la voie de l'aviation civile internationale et aussi que la Résolution A33-18 soit remplacée par une version actualisée.

29:21 Entérinant le plan d'action du Conseil, la Commission convient que :

- a) les États contractants et les organisations internationales intéressées devraient être informés des résultats de l'enquête mentionnée dans la lettre EC 6/21-02/78 concernant l'introduction d'espèces étrangères envahissantes par la voie aérienne ;
- b) les États contractants devraient être priés de faire parvenir à l'OACI les « meilleures pratiques » de leurs diverses agences (agriculture, horticulture, douanes, quarantaine, santé) en matière de prévention de l'introduction d'espèces étrangères envahissantes par la voie aérienne, afin que l'Organisation puisse les publier sous forme d'éléments indicatifs ;
- c) les organes compétents de l'OACI devraient envisager de rédiger des normes et pratiques recommandées, selon le cas, pour tenir compte des procédures ou pratiques les plus courantes dans les États, en vue de leur introduction dans les Annexes pertinentes de la Convention de Chicago.

29:22 La Commission convient aussi de soumettre à l'Assemblée, pour adoption, la Résolution 29/1 qui annule et remplace la Résolution A33-18.

RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

Résolution 29/1

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.

Facilitation et qualité du service aux aéroports et amélioration de la sécurité et de la facilitation

29:23 La Commission examine la note WP/180 présentée par l'ACI, qui signale qu'en plus du contrôle aux frontières, la facilitation inclut aussi les activités qui encouragent les améliorations de la qualité du service, l'utilisation des ressources et la capacité. La Commission note que l'OACI devra éventuellement actualiser le Doc 9636 OACI/OMI, intitulé *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, et le Doc 9279 OACI, intitulé *Affichages publics actualisables relatifs aux vols*, sous réserve que des ressources seront disponibles.

29:24 La Commission examine la note WP/107 présentée par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), qui souligne qu'il est nécessaire d'insister davantage sur l'intégration de la sécurité et de la facilitation pour les voyageurs au passage, entre et au-delà des frontières nationales, sur le contrôle des coûts de sécurité et sur la fourniture d'une assistance afin d'alléger la charge des coûts de la sécurité pour les pays en développement ; la facilitation devrait faire partie intégrante à la fois de la conception et du fonctionnement des dispositifs et des procédures de sécurité. À cet égard, l'OMT signale la stratégie qu'elle a récemment lancée, intitulée S.A.F.E. — Amélioration de la sécurité et de la facilitation, dont quatre éléments clés consistent à fixer des repères, créer ou renforcer les capacités, évaluer les résultats obtenus et définir des projets correcteurs, et accroître la confiance. L'Assemblée est invitée à convenir que l'OACI devrait envisager une coopération accrue avec l'OMT dans le domaine de la sécurité et de la facilitation, et certains domaines où une telle coopération pourrait avoir lieu sont identifiés.

29:25 Au cours des délibérations sur ces deux notes, une délégation émet l'avis que les propositions concernant des amendements de l'Annexe 9 devraient être confiés au processus bien établi d'amendement de l'OACI, ainsi que des réserves en ce qui concerne l'élargissement de l'application des mesures de sécurité de l'aviation à d'autres modes de transport et d'autres activités, étant donné les différences de situation.

Notes d'information

29:26 Dans la note WP/159, la République de Corée donne des renseignements sur l'état de fonctionnement de l'aéroport international d'Incheon qui a été inauguré le 29 mars 2001, et sur les efforts consentis par le Gouvernement et l'exploitant de l'aéroport pour améliorer sa fonction et ses installations. Dans la note WP/160, elle donne des renseignements sur son plan de mise en œuvre d'un système expérimental pour le suivi et la surveillance des bagages à l'aide d'un système d'identification par fréquences radio, dans six aéroports, dès le premier semestre de 2005.

29:27 Le Président de la National Database and Registration Authority (NADRA) du Pakistan fait un exposé sur le passeport lisible à la machine du Pakistan. Ce nouveau passeport, délivré selon les spécifications du Doc 9303 de l'OACI, contient un code barre à deux dimensions et une puce de circuit intégré sans contact, dans laquelle sont stockés quatre modèles d'empreintes digitales, l'image d'un visage et les données de la zone lisible à la machine.

Point 30 : Autres questions de transport aérien

30:1 À sa troisième séance, la Commission examine d'autres faits nouveaux découlant des travaux effectués par l'OACI depuis la 33^e session de l'Assemblée dans les domaines suivants : base de données statistiques intégrée de l'OACI (ISDB), prévisions et planification économique et contribution économique de l'aviation civile.

Base de données statistiques intégrée (ISDB)

30:2 Se fondant sur un rapport du Conseil figurant dans la note WP/14, la Commission observe que la nouvelle base de données statistiques intégrée (ISDB) est devenue opérationnelle vers la fin de 2002. Le rapport résume les progrès réalisés dans ce domaine pour moderniser et rendre plus efficace les travaux de l'Organisation portant sur la collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques de l'aviation civile. Il est noté que depuis le début de la diffusion gratuite de données en ligne aux administrations nationales des États contractants en février 2004, les États peuvent accéder bien plus tôt aux statistiques soumises à l'OACI. C'est pourquoi, pour faire des économies, le Secrétariat a décidé de mettre fin à la publication des recueils de statistiques. La Commission note aussi que durant l'Assemblée, l'OACI, en collaboration avec Reed Business Information (sous le nom commercial Air Transport Intelligence — ATI) a lancé un site web commercial auquel d'autres utilisateurs pourraient, contre paiement d'un abonnement annuel, accéder à une partie des statistiques de l'aviation de l'OACI ou à toutes ses statistiques.

30:3 La Commission se dit satisfaite de cette évolution, en particulier de la disponibilité en ligne des données qui constituait un des objectifs à long terme des États. La Commission note que pour tirer plein parti des bienfaits potentiels du nouveau système, les États doivent veiller à soumettre en temps voulu leurs données à l'OACI. À cet effet, la Commission reprend à son compte la proposition du Conseil consistant à modifier le texte de l'Appendice B de la Résolution A33-19 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* pour porter l'existence de la nouvelle base de données de l'OACI à l'attention des États et pour les inviter instamment à soumettre à temps leurs statistiques de l'aviation civile.

Prévisions et planification économique

30:4 Dans la note WP/13, le Conseil rend compte des travaux menés par l'OACI dans le domaine des prévisions et de la planification économique depuis la 33^e session de l'Assemblée, pour donner suite à l'Appendice C de la Résolution A33-19 de l'Assemblée et à la stratégie adoptée par le Conseil pour faire évoluer les activités de prévisions du trafic à l'appui de la planification et de la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne, et il présente les grandes lignes du programme des travaux futurs dans ce domaine. Ces travaux comprennent l'établissement d'une série de prévisions à long terme du trafic à l'horizon 2015, publiées dans une brochure intitulée *Perspectives du transport aérien d'ici l'an 2015* (Circulaire 304) et trois séries de prévisions à moyen terme, et de prévisions financières pour les périodes 2002-2004, 2003-2005 et 2004-2006 publiées dans *Le monde de l'aviation civile, 2001-2004* (Circulaire 291), *Le monde de l'aviation civile, 2002-2005* (Circulaire 299) et *Le monde de l'aviation civile, 2003-2006* (Circulaire 307) (cette dernière étant mise à la disposition de l'Assemblée dans sa version préliminaire). Des prévisions du trafic et d'autres paramètres de planification ont été établis par les groupes régionaux de planification du trafic pour répondre aux besoins des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) intéressés. À l'appui des activités de l'OACI dans le domaine de

l'environnement, le Secrétariat a animé la formulation de prévisions du trafic passagers et de composition des flottes à l'horizon 2020 et il a aussi pris part à la production d'éléments indicatifs sur l'analyse des coûts-avantages pour l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs. De plus, le *Manuel de prévision du trafic aérien* a été mis à jour et des éléments indicatifs sur les bilans de rentabilité nécessaires à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ont été établis.

30:5 La Commission note les activités entreprises et entérine les futurs travaux proposés dans les domaines des prévisions et de la planification économique.

Contribution économique de l'aviation civile

30:6 Dans la note WP/42, le Conseil rend compte à l'Assemblée des travaux de l'OACI dans l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile et il présente ses travaux futurs dans ce domaine. Ces travaux découlent de nouveaux mandats établis par l'Assemblée qui ont un double objectif, à savoir l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile à l'économie mondiale et la formulation d'éléments d'orientation sur les méthodologies d'évaluation. Les résultats de ces travaux seront publiés dans la Circulaire 292, *Contribution économique de l'aviation civile*, dont une version préliminaire a déjà été présentée à l'Assemblée. La circulaire se compose de deux parties : Volume I — *Perspectives mondiales*, et Volume II — *Méthodologies d'évaluation*. Le Volume I met l'accent sur l'importance de l'aviation civile dans l'économie mondiale et donne une évaluation de sa contribution mesurée en termes de valeur de la production et de création d'emplois, suivie d'une description sommaire des principales industries qui contribuent à l'aviation civile. Le Volume II donne des indications sur la méthodologie à appliquer pour évaluer les retombées économiques d'un aéroport sur l'économie locale/régionale, puis sur une économie nationale. Plusieurs cas étudiés sont utilisés pour illustrer les méthodes d'évaluation.

30:7 Dans la note WP/197, le Conseil international des aéroports (ACI) appuie pleinement les travaux de l'OACI, dont la formulation d'éléments indicatifs concernant les méthodologies, sur la contribution économique de l'aviation civile (WP/42). L'ACI souligne l'importance des aéroports dans les activités économiques et il recommande aux États de tenir compte des effets multiplicateurs des investissements dans l'infrastructure aéronautique lorsqu'ils affectent les priorités dans l'utilisation des ressources budgétaires nationales. Dans la note WP/199, l'ACI présente les résultats de ses récentes enquêtes économiques sur les aéroports à l'appui du rôle des aéroports comme catalyseurs de la croissance économique.

30:8 La Commission appuie les activités de l'OACI dans le domaine de l'évaluation de la contribution économique de l'aviation civile. Notant avec préoccupation le financement limité des travaux futurs dans ce domaine, elle prie instamment le Secrétariat d'élaborer des modules de formation, comme il est mentionné dans la note WP/42, et de les communiquer aux États qui peuvent en avoir besoin, notamment aux pays en développement.

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

31:1 À sa troisième séance, la Commission examine la note WP/44, qui est un rapport du Conseil sur un examen approfondi des résolutions dans le domaine du transport aérien. À sa 33^e session, l'Assemblée a adopté une résolution sur un *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* (A33-19). Comme le prévoyait la Résolution A33-19, qui demandait au Conseil de garder l'exposé récapitulatif à l'étude et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications, il a été procédé à un examen approfondi de la Résolution A33-19, et une version révisée et actualisée est présentée pour que l'Assemblée l'étudie et l'adopte.

31:2 Le projet présenté par le Conseil comprend un texte liminaire et huit appendices qui, ensemble, forment un projet d'exposé récapitulatif de la politique permanente dans le domaine du transport aérien, lequel est structuré de la manière suivante :

- Introduction
- 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

31:3 La Commission examine le projet de résolution récapitulative et entérine le texte présenté, avec des modifications mineures au paragraphe 2 du dispositif de la Section II et au paragraphe 6, alinéa a) du dispositif de la Section IV de l'Appendice A. La Commission note en outre que l'exposé récapitulatif sera réexaminé en profondeur avant chaque session ordinaire de l'Assemblée et que la nécessité de l'actualiser ou de le modifier de quelque façon sera portée à l'attention de l'Assemblée.

31:4 En ce qui concerne les amendements proposés par le Conseil pour l'Appendice A, Section II, concernant la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens, le Japon présente une proposition de complément d'amendement au texte proposé par le Conseil, notamment en ce qui concerne le paragraphe 4 du dispositif de la Section II. La proposition du Japon reprend certains éléments des décisions de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5), plus précisément l'alinéa b) de la Recommandation 1 et le paragraphe 4.6 de la Déclaration de la Conférence. Cette proposition, qui donne lieu à un fort long débat, reçoit l'appui de plusieurs délégations, qui estiment qu'elle traduit bien la décision de la Conférence. D'autres délégations s'y opposent toutefois, estimant que le texte original tient mieux compte de l'objectif de l'État récapitulatif et reflète le résultat d'ATConf/5 sur cette question.

31:5 Le Secrétariat communique des renseignements sur l'origine et l'intention des amendements proposés par le Conseil. Le Japon présente ensuite une nouvelle proposition consistant à supprimer tous les amendements que le Conseil a proposé d'apporter à la Section II. En l'absence d'un consensus, la Commission décide que les amendements proposés par le Conseil seront maintenus sans modification.

31:6 En conclusion, la Commission convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution suivant, en notant que, une fois adoptée, la nouvelle résolution remplacera la Résolution A33-19, qui cessera donc d'être en vigueur.

RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

Résolution 31/1

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-..., *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-..., *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.

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

32:1 La Plénière a renvoyé à la Commission économique l'Appendice C de la note WP/33 sur les résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur ; comme le Conseil le recommande, la Commission convient que, à la suite des mesures prises au titre du point 31, aucune des résolutions de la III^e Partie des Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 5 octobre 2001) (Doc 9790) n'est à déclarer comme n'étant plus en vigueur.