

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 40 : Développement économique du transport aérien — Politique

EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE  
DE L'OACI DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Résolution A37-20 — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* dispose que le Conseil doit garder à l'étude cet exposé et d'informer l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications. Compte tenu des résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), on a donc fait un examen de fond de la Résolution A37-20, dont une version révisée est présentée en appendice.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à adopter la résolution révisée de l'Assemblée sur l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, présentée en appendice.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i> et à l'Objectif stratégique A — <i>Sûreté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités dont il est question dans la présente note seront entreprises sous réserve de ressources disponibles dans le Budget-Programme 2014–2016 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A38-WP/56, Résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) A38-WP/71, Réglementation économique du transport aérien international A38-WP/51, Économie des aéroports et des services de navigation aérienne A38-WP/52, Financement de l'infrastructure aéronautique et des fonctions de supervision et financement des systèmes aéronautiques A38-WP/53, Données sur l'aviation – prévisions et analyse A38-WP/54, Programme statistique Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Doc 10008, <i>Rapport de la Commission économique de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> Doc 10009, <i>Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 En 2010, l'Assemblée a adopté la Résolution A37-20 — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. Conformément à une disposition de cette résolution, selon laquelle le Conseil doit garder à l'étude l'exposé récapitulatif et informer l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications, on a fait un examen de fond de la Résolution A37-20, dont une version révisée est présentée en appendice pour adoption par l'Assemblée.

## 2. HISTORIQUE

2.1 Tel qu'il est décrit dans la note A38-WP/56 [Résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6)], des faits nouveaux significatifs sont survenus dans le domaine du transport aérien depuis la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée, qu'il faut examiner au moment de modifier l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. En outre, des changements structurels se sont poursuivis dans l'industrie du transport aérien, qui ont eu pour effet de rendre le marché plus concurrentiel, demandant donc un suivi continu afin de veiller à la pérennité de la chaîne de valeur du transport aérien au bénéfice de toutes les parties prenantes. D'autres faits nouveaux dans le domaine des données sur l'aviation et des statistiques devraient également être pris en compte au moment d'examiner les appendices pertinents de la résolution ci-jointe.

## 3. FAITS NOUVEAUX DEPUIS LA 37<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

3.1 Entre 2011 et 2013, l'OACI a entrepris des activités visant à encourager l'émergence d'une vision à long terme de la libéralisation du transport aérien international, et élaboré des outils afin de moderniser son cadre de réglementation. À cet égard, elle a organisé des symposiums mondiaux, notamment le Symposium de l'OACI sur le transport aérien (IATS) en avril 2012, un symposium d'une journée en préparation d'ATConf/6, en mars 2013, et le symposium préparatoire de l'Assemblée OACI/McGill prévu en septembre 2013. En ce qui concerne la préparation d'ATConf/6, les symposiums ont contribué à l'élaboration de définitions des conditions requises aux fins du développement durable du transport aérien pour tous les acteurs de la chaîne de valeur correspondante.

3.2 Convoquée sur le thème de la *Durabilité du transport aérien*, au siège de l'OACI, à Montréal, du 18 au 22 mars 2013, la Conférence a adopté des recommandations visant à élaborer des directives et un plan d'action dans des domaines comme la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, l'accès au marché, la concurrence loyale, les mesures de protection, l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, la protection des consommateurs et les redevances, afin de bâtir un système durable de transport aérien international.

3.3 La Conférence a recommandé que l'OACI adopte une vision à long terme pour libéraliser l'accès au marché et élaborer, avec le niveau approprié de coordination, les outils correspondants afin de faciliter la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements entre les États en matière de concurrence loyale. Elle a également recommandé que l'OACI entreprenne des travaux sur l'élaboration d'un accord international à l'intention des États pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, et sur l'élaboration de principes de base en ce qui concerne la protection des consommateurs. En outre, ATConf/6 a recommandé que l'OACI promeuve plus vigoureusement ses politiques en matière d'imposition et élabore des directives sur le financement de l'infrastructure du transport aérien et des fonctions de supervision appropriées, et sur le financement du système du transport aérien.

3.4 En matière de statistiques, prévisions, planification et analyses économiques, l'OACI a joué un rôle clé dans la collecte, le traitement et la diffusion des données sur l'aviation à l'appui de la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale. L'Organisation a poursuivi ses efforts pour veiller à ce que les processus associés aux données sur l'aviation soient bien conçus et efficaces, notamment grâce à l'élaboration, durant le dernier triennat, d'un ensemble d'outils électroniques.

3.5 L'Organisation a introduit un nouvel outil électronique, ICAO DATA+, qui présente dans un environnement dynamique et graphique des données sur le transport aérien recueillies auprès des États membres de l'OACI.

3.6 De plus, l'Organisation a terminé la Circulaire 333, *Perspectives du transport aérien mondial d'ici à l'an 2030* (GATO), qui donne des prévisions complètes. En février 2011, l'OACI a également publié les *Prévisions mondiales et régionales sur vingt ans : Pilotes – Personnel de maintenance – Contrôleurs de la circulation aérienne, 2011* (Doc 9956), qui est la première étude de l'Organisation à quantifier, régionalement et à l'échelle mondiale, les déséquilibres prévus en matière de formation du personnel aéronautique.

3.7 Néanmoins, suite aux besoins finals des parties prenantes, la demande d'élaboration de nouveaux outils augmente et il est nécessaire de renforcer les outils électroniques afin de satisfaire aux besoins des États membres de l'OACI et d'appuyer la planification et la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l'Organisation.

3.8 En raison de ce qui précède, l'OACI a entamé le dialogue avec les principales organisations de transport aérien international et parties prenantes afin d'encourager l'harmonisation des données sur l'aviation provenant de sources diverses et d'améliorer l'exactitude, la fiabilité et la cohérence de ces données.

#### 4. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS DE L'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF

4.1 À la lumière des recommandations d'ATConf/6 et des faits nouveaux intervenus dans l'industrie du transport aérien, il est proposé d'apporter les changements suivants à la Résolution A37-20 de l'Assemblée, outre les actualisations et améliorations de forme :

- a) L'Appendice A – Réglementation économique du transport aérien international, (Sections I, II et V), a été amendé en fonction des conclusions et des recommandations d'ATConf/6 pour y inclure un texte sur une vision à long terme en ce qui concerne les principes de libéralisation et concurrence loyale, sur le besoin pour les États de devenir parties à la Convention sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999), et sur l'élaboration de principes de base en ce qui concerne la protection des consommateurs ;
- b) L'Appendice B – Données/statistiques sur l'aviation, a été amendé pour y inclure un texte sur l'harmonisation et le partage des données sur l'aviation, ainsi que sur l'élaboration d'outils électroniques ;
- c) L'Appendice C – Prévisions, planification et analyses économiques, a été amendé pour y inclure un texte sur l'élaboration d'un ensemble unique de prévisions à long terme du trafic, et sur le besoin de suivre les faits nouveaux et de mener des études sur les questions majeures en matière de transport aérien ;

- d) L'Appendice D – Imposition, a été amendé afin d'y inclure un texte sur la nécessité que les États évitent les taxes discriminatoires et la double imposition ;
- e) L'Appendice E – Aéroports et services de navigation aérienne (Sections I et II), a été amendé afin d'y inclure un texte sur le financement de l'infrastructure et des fonctions de supervision et le financement du système du transport aérien visant à appuyer les améliorations opérationnelles requises par le plan mondial pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), ainsi que sur la gestion économique des fournisseurs.

4.2 Quoique la structure de base de l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien reste la même que dans la Résolution A37-20, l'Appendice D sur la Facilitation a été supprimé afin de présenter une nouvelle résolution distincte de l'Assemblée, Exposé récapitulatif sur la politique permanente et les pratiques de l'OACI liées à la facilitation, et d'aligner l'exposé récapitulatif sur les nouveaux objectifs stratégiques adoptés par le Conseil.

4.3 L'exposé récapitulatif révisé de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien présenté en appendice à la présente note se compose d'un texte liminaire et de sept appendices, comme suit :

Introduction

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — Données/statistiques sur l'aviation

Appendice C — Prévisions, planification et analyses économiques

Appendice D — Imposition

Appendice E — Aéroports et services de navigation aérienne

Appendice F — Économie des transporteurs aériens

Appendice G — Poste aérienne

Les changements qu'il est proposé d'apporter à la résolution sont indiqués en grisé et rayé.

-----

**APPENDICE**  
**PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION**  
**PAR L'ASSEMBLÉE À SA 38<sup>e</sup> SESSION**

**RÉSOLUTION 40/X :**

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

**Introduction**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la Convention relative à l'aviation civile internationale établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique, harmonieuse et durable 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~~ durable aux niveaux national et international,

*Considérant* qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et répondre aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de faire face aux défis que constituent les demandes imposées au transport aérien,

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

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

*Considérant* que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif qui met l'accent plus sur la mise en œuvre que sur l'établissement de normes,

*Considérant* que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques doivent aider les États contractants à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation du transport aérien international,

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

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, telle que cette politique existe à la clôture de la 37<sup>e</sup> 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — ~~Statistiques~~ Données/statistiques sur l'aviation

Appendice C — Prévisions, planification et analyses économiques

~~Appendice D — Facilitation~~

Appendice ~~DE~~ — Imposition

Appendice ~~EF~~ — Aéroports et services de navigation aérienne

Appendice ~~FG~~ — Économie des transporteurs aériens

Appendice ~~GH~~ — Poste aérienne

2. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil, dans les documents mentionnés dans le présent exposé récapitulatif, et par le Secrétaire général, dans les manuels et les circulaires ;
3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour remplir les obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour secondar l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses ~~études~~ travaux concernant le 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 juge que cela faciliterait son travail sur toute question de transport aérien, de consulter des experts représentant les États contractants, par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes de tels experts qualifiés faisant rapport au Comité du transport aérien, ou de groupes d'étude du Secrétariat, et travaillant 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'informer l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;
9. *Déclare* que la présente résolution ~~annule~~ et remplace la Résolution ~~A36-15~~ ~~A37-20~~.

## APPENDICE A

### Réglementation économique du transport aérien international

#### Section I. Accords et arrangements

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les principes de base de la souveraineté, de l'équité et de l'égalité des possibilités, de la non-discrimination, de l'interdépendance, de l'harmonisation et de la coopération énoncés dans la Convention ont bien servi le transport aérien international et continuent à constituer la base de son développement futur,

*Considérant* que l'échange multilatéral des droits commerciaux le plus large possible reste un des buts de l'Organisation,

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

*Considérant* que l'exploitation saine et économique des services internationaux de transport aérien est un des objectifs de la Convention et qu'à cet égard l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) ~~aide~~ et la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999) aident les États contractants qui sont déjà parties à cet accord à atteindre cet objectif,

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

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

*Considérant* que l'établissement de tarifs de transport aérien international devrait être équitable, transparent et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens,

*Considérant* qu'il y a lieu de tenir dûment compte de l'intérêt des consommateurs dans le développement de la politique et la réglementation en matière de transport aérien international,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a en conséquence élaboré des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, notamment des modèles de dispositions et d'accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser à leur convenance dans des accords bilatéraux ou régionaux,

*Notant* que l'Organisation a créé et fourni aux États un cadre de rencontre novateur, à savoir la ~~la~~ Conférence l'initiative de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), qui facilite et améliore l'efficacité des négociations et consultations sur les 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 l'appui et la facilitation de la libéralisation, selon les besoins ;
2. *Prie instamment* les États contractants de tenir dûment compte, dans le processus de libéralisation, des principes relatifs aux mesures de protection conçues pour assurer la participation continue et effective de tous les États au transport aérien international, notamment le principe consistant accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
3. *Prie instamment les États contractants* de s'abstenir d'appliquer des mesures unilatérales qui nuiraient à l'intérêt commun de la communauté aéronautique et au développement efficace et durable du transport aérien international ;
24. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) et à la Convention de Montréal de 1999 d'envisager d'urgence de le devenir ;
35. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer auprès de 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* ;
46. *Prie instamment* les États contractants de tenir le Conseil parfaitement au courant de tout problème grave résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien ainsi que de tout fait nouveau qui constituerait un progrès vers l'objectif qu'est l'échange multilatéral des droits commerciaux ;
57. Encourage les États contractants à recourir ~~au cadre de la Conférence~~ à l'initiative de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens et à en tirer parti ;
8. *Demande* au Conseil d'élaborer un compendium des politiques et pratiques de concurrence applicables à l'échelle nationale ou régionale ;
9. *Demande* au Conseil de concevoir et d'adopter une vision à long terme aux fins de l'établissement de la politique de l'Organisation en matière de réglementation et de libéralisation du transport aérien international, notamment l'examen d'un accord international aux termes duquel les États pourraient libéraliser l'accès au marché ; et de l'examiner ou de la mettre à jour si besoin est ;
610. *Demande* au Conseil de continuer à 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 ;
711. *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 et les dispositions des accords sur les services aériens, et d'informer tous les États contractants de tout fait nouveau relatif à la coopération internationale, y compris des arrangements libéralisés, dans le domaine des droits commerciaux ;

812. Demande au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des orientations de politique de l'Organisation concernant la réglementation du transport aérien international, et de le réviser ou de l'actualiser, au besoin ;

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

14. *Demande* au Conseil d'élaborer un ensemble de principes de base relatifs à la protection des consommateurs ;

4015. *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 ;

4416. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle à des conventions et accords internationaux, y compris l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) et la Convention de Montréal de 1999, ainsi que sa leur mise en application, et de prier instamment les États contractants de faire connaître au Secrétariat leurs intentions en matière d'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 des États, en particulier des États en développement, notamment de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

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

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

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

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

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

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

2. *Prie instamment* les États contractants de prendre en considération le fait que la concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation des services aériens internationaux ;

3. *Prie instamment* les États contractants de continuer à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, compte tenu des besoins et des circonstances, par divers moyens existants, tels que la levée des restrictions concernant la propriété et le contrôle dans les accords bilatéraux sur les services aériens, ou les dispositions relatives à la désignation reconnaissant le concept d'intérêt commun au sein des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux, et les moyens que recommande l'OACI ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'examiner les options à court terme proposées pour la libéralisation, comme la levée des restrictions concernant la propriété et le contrôle dans les accords bilatéraux sur les services aériens, avant qu'un nouveau régime de réglementation à long terme ne soit en place ;

5. *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 ;

6. *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 autre ou de plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à cet autre ou ces autres États en développement ou à leurs ressortissants, ou est effectivement sous leur contrôle ;

7. *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 ;

8. *Prie instamment* les États contractants d'élaborer des lois et politiques en matière de concurrence qui s'appliquent au transport aérien, compte tenu de la souveraineté nationale ;

9. *Prie instamment* les États contractants d'encourager la coopération entre les autorités régionales et/ou nationales chargées de la concurrence afin de promouvoir des approches de réglementation compatibles en matière de transport aérien international ;

510. *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 ;

11. *Demande* au Conseil d'entreprendre des travaux sur l'élaboration d'un accord international pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, compte tenu des questions de sécurité et de sûreté, du principe de réciprocité, de la nécessité de permettre une adaptation graduelle et progressive avec des mesures de protection, de la nécessité de prendre en compte les expériences régionales, les exigences des diverses législations nationales et les incidences sur toutes les parties prenantes y compris la main-d'œuvre ;

12. *Demande* au Conseil d'élaborer des instruments tels qu'un forum d'échange pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements sur la concurrence loyale entre les États, afin de promouvoir des approches réglementaires compatibles en ce qui concerne le transport aérien international ;

13. *Demande* au Conseil de continuer à surveiller les faits nouveaux dans le domaine de la concurrence dans le transport aérien international et de mettre à jour, si besoin est, ses politiques et orientations sur la concurrence loyale ;

614. *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 ;

715. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, d'assister les États contractants qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation conjointes de services aériens internationaux, ou dont les entreprises de transport aérien concluent de tels arrangements, et de communiquer promptement aux États des renseignements sur pareils arrangements de coopération.

### **Section III. Diffusion des produits des compagnies aériennes**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'avancement des technologies de l'information et de l'électronique a eu une incidence significative sur la manière dont l'industrie des compagnies aériennes fonctionne, notamment en ce qui concerne la diffusion de ses produits,

*Considérant* que l'OACI a élaboré un Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) à l'intention des États, ainsi que deux modèles de clauses corrélatives que les États peuvent utiliser à leur convenance dans leurs accords de transport aérien,

1. *Demande* au Conseil de suivre les faits nouveaux qui surviennent dans la diffusion des produits des compagnies aériennes et dans les pratiques réglementaires corrélatives, et de diffuser aux États contractants des renseignements sur les faits nouveaux significatifs ;

2. *Demande* au Conseil de voir si, à la lumière des changements survenus dans l'industrie et la réglementation, le Code de l'OACI sur les SIR et les modèles de clauses demeurent nécessaires.

#### **Section IV. Commerce des services**

*L'Assemblée,*

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

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

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international peut se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États contractants et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;

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

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

- a) de veiller à la coordination interne au sein de leur administration nationale, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
- b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;
- c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États 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 toute exemption et de tout engagement spécifique, au titre de l'AGCS, qui se rapporte au transport aérien international ;

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

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

6. *Demande* au Conseil :

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

## **Section V. Élaboration des orientations de politique**

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que la libéralisation économique et l'évolution de l'industrie du transport aérien continueront à susciter des opportunités, des défis et des questions en ce qui concerne la réglementation du transport aérien international,

*Considérant* que l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation et rassemblé des politiques et éléments indicatifs connexes,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des politiques et éléments indicatifs élaborés par l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui sont contenus dans le Doc 9587 — *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

2. *Encourage* les États contractants à incorporer dans leurs législations, règles et règlements nationaux, ainsi que dans les accords sur les services aériens, les principes de base de l'équité et de l'égalité des chances, de la non-discrimination, de la transparence, de l'harmonisation et de la coopération énoncés dans la Convention et contenus dans les politiques et orientations de l'OACI ;

23. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ces politiques et éléments indicatifs soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants, et d'élaborer au besoin des orientations sur les questions émergentes d'intérêt général.

4. *Demande* au Conseil d'envisager des moyens supplémentaires de rehausser le statut de ses politiques aux fins du développement durable du système de transport aérien.

## APPENDICE B

### Statistiques Données/statistiques sur l'aviation

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Programme de statistiques de l'OACI assure une fondation indépendante valable à l'échelle mondiale pour le renforcement de la planification et du développement durable du transport aérien international,

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

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

*Considérant* que le Conseil a fixé des conditions pour la collecte de données sur les aéronefs civils immatriculés conformément à l'article 21 de la Convention,

*Considérant* que l'Organisation doit recueillir auprès des États des données sur la consommation annuelle de carburant d'aviation destinées à être utilisées pour faire face aux défis émergents du développement durable du transport aérien, et qu'elle doit surveiller l'incidence potentielle des mesures économiques liées aux aspects opérationnels des services de l'aviation internationale et à l'infrastructure connexe et en rendre compte,

*Considérant* que la désignation par les États de points de coordination pour les statistiques aéronautiques facilitera la communication en temps utile des statistiques et données demandées par l'OACI,

*Considérant* que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à recueillir des données pertinentes et à les analyser pour mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux Objectifs stratégiques de l'Organisation,

*Considérant* que grâce à l'élaboration de la base de données intégrée de l'OACI, où les données sont stockées et validées, les États contractants et les autres utilisateurs disposent d'un système efficace en ligne d'où ils peuvent extraire les données statistiques,

*Considérant* qu'un certain nombre d'États contractants ne communiquent toujours pas, ou ne communiquent pas en totalité, 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,

*Considérant* que le rôle de l'OACI dans le traitement et la diffusion des données sur l'aviation permet aux États d'utiliser ces données comme outil important pour la croissance sûre et ordonnée de services de l'aviation civile internationale exploités de manière saine et économique,

*Considérant* que l'OACI a poursuivi ses efforts pour rendre les processus ayant trait aux données sur l'aviation efficaces et efficients grâce à l'élaboration d'un ensemble d'outils électroniques pour répondre à l'évolution des besoins des États contractants ;

1. *Prie instamment* les États contractants de désigner des points de coordination pour les statistiques aéronautiques et de faire tout leur possible pour fournir à temps les statistiques demandées par l'OACI et les soumettre par voie électronique chaque fois que cela est possible les statistiques dont l'OACI a besoin ;

2. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les outils électroniques disponibles pour accéder aux données sur l'aviation de l'OACI ;

3. *Encourage* les États contractants à se servir des outils électroniques disponibles lorsqu'ils fournissent des données sur l'aviation à l'OACI ;

4. *Encourage* les États contractants à participer activement à l'élaboration d'outils électroniques en apportant un soutien et des avis et en communiquant des connaissances et expériences ;

25. *Demande* au Conseil, en faisant appel selon les besoins à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les statistiques recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États membres, et d'établir les mesures nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, afin d'améliorer l'uniformité des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États contractants, ainsi que le fond et la forme des analyses ;

36. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à examiner 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.

- c) d'élaborer un processus permettant l'harmonisation des données sur l'aviation provenant de différentes sources afin de faciliter la fourniture des données exactes, fiables et cohérentes nécessaires pour que les États puissent prendre des décisions éclairées ;
- d) de créer, héberger et gérer une plate-forme permettant à la communauté aéronautique de partager ses données et ses outils électroniques en conformité avec les principes et dispositions énoncés dans la Convention et les décisions pertinentes de l'Organisation.

## APPENDICE C

### Prévisions, planification et analyses économiques

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'indépendance de l'OACI dans la réalisation des enquêtes concernant les tendances et l'application des analyses économiques assure la fondation nécessaire pour renforcer la planification et le développement durable du transport aérien international,

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

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

*Considérant* que l'Organisation doit évaluer périodiquement ses performances par rapport à ses Objectifs stratégiques, en mettant l'accent en particulier sur la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement et le développement durable du transport aérien,

*Considérant* que l'Organisation a besoin de prévisions et de soutien économique spécifiques pour la planification des aéroports et des systèmes de navigation aérienne ainsi que pour la surveillance et la planification environnementales,

1. *Demande* au Conseil d'établir et de tenir à jour, selon les besoins, des prévisions des tendances et de l'évolution futures de l'aviation civile d'un caractère général aussi bien que d'un caractère particulier et qui comporteraient, lorsque cela est possible, des données locales, régionales ainsi que mondiales, et de mettre ces prévisions à la disposition des États contractants et d'appuyer les besoins de données sur la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement et l'efficacité ;

2. *Demande* au Conseil d'élaborer un seul ensemble de prévisions de trafic à long terme, à partir duquel pourront être produites à diverses fins des prévisions adaptées ou plus détaillées, notamment pour la planification des systèmes de navigation aérienne et les analyses environnementales ;

23. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodes et procédures pour la préparation de prévisions, l'évaluation de l'incidence économique des nouvelles mesures, l'analyse des coûts-avantages ou de rentabilité et l'élaboration de bilans de rentabilité, afin de répondre aux besoins de l'Organisation, des

groupes régionaux de planification de la navigation aérienne, des organes chargés de la planification environnementale et, s'il y a lieu, d'autres organes de l'Organisation chargés de la planification des systèmes ou de l'environnement activités de l'Organisation ;

34. *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, 2 et 2 3 que pour diffuser de temps à autre ces éléments aux États contractants à titre indicatif pour leur propre prévision, planification et analyse économique ;

5. *Demande* au Conseil de surveiller les faits nouveaux, de mener des études sur les questions majeures d'importance mondiale et de partager ses analyses avec les États, les organisations internationales et l'industrie.

## APPENDICE D

### Facilitation

#### Section I. Développement et application des dispositions relatives à la facilitation

*L'Assemblée,*

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

~~Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent les contrôles frontaliers et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,~~

~~Considérant qu'il est essentiel que les États contractants continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale et la sûreté des vols de passagers et de fret,~~

~~Considérant que la Convention relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif, qui ont été adoptés en décembre 2006 par l'Assemblée générale des Nations Unies, sont entrés en vigueur le 3 mai 2008,~~

~~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 aérogares par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,~~

1. — *Prie instamment* les États contractants de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. — *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États contractants en ce qui concerne l'administration des contrôles frontaliers, du fret et des passagers, la protection de la santé des passagers et des équipages et l'accès des personnes handicapées au transport aérien ;

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

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

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

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le passeport est le document officiel fondamental qui atteste de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

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

*Considérant* que l'authenticité et la validité des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) dépendent de la documentation utilisée pour établir l'identité, confirmer la citoyenneté ou la nationalité et évaluer le droit du demandeur de passeport (à savoir la documentation « source »),

*Considérant* que les États Membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour améliorer la sécurité de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

*Considérant* que la Résolution 1373, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies le 28 septembre 2001, oblige tous les États à empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage,

*Considérant* qu'une coopération de haut niveau est nécessaire entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

*Considérant* que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes qui tentent d'entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

*Considérant* que l'OACI fournit une assistance aux États dans tous les domaines liés aux DVLM, tels que les services de planification de projets, de mise en œuvre, d'information, de formation et d'évaluation des systèmes, et qu'elle a établi le Répertoire de clés publiques (RCP) pour vérifier, valider et authentifier renforcé la sûreté des PLM biométriques (passeports électroniques);

1. — *Prie instamment* les États contractants de redoubler d'efforts pour préserver la sûreté et l'intégrité de la documentation source;

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

3. — *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 1<sup>re</sup> Partie;

4. — *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que la date d'expiration des passeports non lisibles à la machine tombe avant le 24 novembre 2015;

5. — *Prie instamment* les États contractants qui ont besoin d'aide pour mettre en œuvre les normes et spécifications relatives aux DVLM de contacter l'OACI sans tarder;

6. — *Demande* au Conseil de prendre les mesures nécessaires pour établir des orientations concernant la documentation source;

7. — *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, en mettant en œuvre les SARP pertinentes de l'Annexe 9 et en élaborant des éléments indicatifs afin d'aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage;

8. — *Prie instamment* les États qui délivrent des passeports électroniques de s'inscrire au RCP de l'OACI, et tous les États qui reçoivent des passagers munis de tels passeports de vérifier les signatures numériques correspondantes;

9. — *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de fournir de façon systématique et en temps opportun des données sur les passeports perdus ou volés au dispositif de recherche automatisée/à la base de données sur les documents de voyage volés d'Interpol.

### **Section III. Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation**

*L'Assemblée,*

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

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

~~Considérant que la coopération en matière de facilitation entre États contractants et avec les différentes parties nationales et internationales intéressées par les questions de facilitation, a été avantageuse pour toutes les parties en cause;~~

~~Considérant qu'une telle coopération est devenue essentielle étant donné que la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien;~~

~~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 de facilitation d'autres organisations intergouvernementales d'aviation ;~~

~~3. Prie instamment les États contractants de prendre toute disposition nécessaire, par le truchement de comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés :~~

~~a) pour appeler régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :~~

~~1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;~~

~~2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;~~

~~b) pour prendre l'initiative des mesures d'application éventuellement nécessaires ;~~

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

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

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

~~a) de repérer les problèmes de facilitation et d'y trouver des solutions ;~~

~~b) de concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale et des autres menaces aux intérêts nationaux ;~~

~~7. Prie instamment les États contractants d'engager les exploitants internationaux et les associations regroupant 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 internationales ;~~

8. — *Prie instamment* les États contractants de s'assurer, que dans l'utilisation des systèmes d'échange de données électroniques, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées par les institutions compétentes du système des Nations Unies ;

9. — *Prie instamment* les États et les exploitants, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement internationale.

## APPENDICE E-D

### Imposition

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

*Considérant* que l'imposition croissante, par quelques États contractants, de certains aspects du transport aérien international, et 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'avion fait l'objet de la Résolution A37-18 A38-XX, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale (Appendice H, Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale)*,

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

1. *Prie instamment* les États contractants de suivre la résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* afin d'éviter d'imposer des taxes discriminatoires à l'aviation internationale ;

2. *Prie instamment* les États contractants d'éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien ;

23. *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 et de continuer à promouvoir leur application de façon plus vigoureuse.

## APPENDICE FE

### Aéroports et services de navigation aérienne

#### Section I. Politique en matière de redevances

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

*Considérant* que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion et des mesures fondées sur le marché est traitée séparément dans la Résolution A37-18 A38-XX, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale (Appendice H, Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale)* et Résolution A37-19 A38-XX de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*,

*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 développement de l'infrastructure de transport aérien et le plan mondial pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) nécessitent un financement pour appuyer leur mise en œuvre,

*Considérant* que le Conseil a adopté et révisé lorsque 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 toute mesure utile 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. *Encourage* les États contractants à intégrer dans leurs lois, réglementations et politiques nationales ainsi que dans les accords de services aériens les principes de non-discrimination, de concordance des coûts, de transparence et de consultation que prône le Doc 9082, pour en assurer le respect par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne ;

6. *Encourage* les États contractants à veiller à ce que les politiques actuelles de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté aux aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne soient mises en œuvre de telle sorte que les redevances d'usage pour la sûreté soient raisonnables et efficaces par rapport aux coûts et qu'elles favorisent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;

7. *Demande* au Conseil d'élaborer des orientations sur le financement de l'infrastructure du transport aérien, des fonctions de supervision et un financement appropriés du système de transport aérien, y compris des mécanismes pour appuyer les améliorations opérationnelles décrites dans les modules de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

8. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les politiques et orientations relatives au financement figurant dans le Doc 9082 et d'autres documents 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 et le rapport coût-efficacité de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

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

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

*Considérant* que les États contractants confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées qui peuvent être moins averties et informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil a adopté des orientations provisoires de politique concernant l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour garantir un traitement équitable de tous les usagers,

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

2. *Encourage* les États contractants à envisager l'établissement d'entités autonomes pour exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne, en tenant compte de la viabilité économique ainsi que des intérêts des usagers et des autres parties concernées ;

3. *Prie instamment* les États contractants de promouvoir la prestation de services de navigation aérienne de qualité par le biais de la bonne gouvernance ;

24. *Prie instamment* les États contractants de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique du Conseil concernant l'imputation des coûts du GNSS ;

35. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers ;

46. *Demande* au Conseil de continuer à affiner ses orientations de politique concernant l'imputation des coûts du GNSS et la coordination des aspects techniques, juridiques et économiques, y compris la question d'une interopérabilité rentable ;

57. *Demande* au Conseil de promouvoir les politiques sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs corrélatifs de l'OACI, y compris les avis d'ordre organisationnel et gestionnel, afin de mieux sensibiliser et informer les États et les entités commercialisées et privatisées qui exploitent les aéroports et les services de navigation aérienne en ce qui concerne ces politiques et éléments indicatifs ;

68. *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 ;

79. *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 GF****Économie des transporteurs aériens**

*L'Assemblée,*

*Considérant* l'intérêt permanent que les usagers, y compris les organisations internationales qui s'intéressent au tourisme, à l'aviation et au commerce, manifestent pour le niveau des coûts d'exploitation et des recettes unitaires appropriées des transporteurs aériens internationaux,

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

*Considérant* que l'OACI a besoin de données sur les revenus, les coûts et l'exploitation des transporteurs aériens pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées en vue de la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

1. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de publier périodiquement une étude sur les différences régionales dans le niveau des coûts d'exploitation du transport aérien international, en analysant de quelle façon les différences dans les opérations et les prix des intrants peuvent influencer sur leur niveau, 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 HG****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 et comme le prévoient les arrangements pertinents de coopération entre l'UPU et l'OACI, tout renseignement concret qu'il peut aisément obtenir.