



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LE POINT 40 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur le point 40 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique. La Résolution 40/X est recommandée à l'adoption de la Plénière.

Point 40 : Développement économique du transport aérien — Politique

40.1 La Commission examine ce point de l'ordre du jour dans la perspective des deux questions suivantes : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien et Résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6, tenue à Montréal du 18 au 22 mars 2013) et travaux de suivi.

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

40.2 Dans la note WP/55, le Conseil présente une version révisée de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien (Résolution A37-20). Les changements proposés tiennent compte des faits nouveaux intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée, et en particulier des résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6). La Commission convient de différer l'examen de l'Exposé récapitulatif révisé jusqu'à ce qu'elle ait terminé son examen de toutes les notes de travail pertinentes.

40.3 Un certain nombre d'amendements de la Résolution de l'Assemblée sont proposés, pour prendre en compte avec plus d'exactitude les recommandations adoptées par ATConf/6.

40.4 À sa deuxième séance, la Commission réintroduit cette question et examine la version révisée de la Résolution de l'Assemblée à la lumière de ses délibérations sur les points 40 à 43 de l'ordre du jour. Plusieurs modifications supplémentaires sont proposées. Une proposition est présentée qui vise à ajouter deux paragraphes à la Résolution portant sur les aspects spécifiques de la protection du consommateur concernant la transparence des prix dans les transactions en ligne. La Commission note l'importance de cet aspect de la protection du consommateur, mais n'arrive pas à un consensus sur l'inclusion du texte supplémentaire. La Commission achève ses travaux sur cette question à sa troisième séance et convient de soumettre à l'adoption de la Plénière un *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* révisé reprenant les amendements convenus.

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

**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 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 38^e session de l'Assemblée :

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

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 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 remplace la Résolution 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) 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 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,

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) 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 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 à 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 ;
4. *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 ;
5. *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* ;

6. *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 ;

7. *Prie instamment* les États contractants de continuer de libéraliser l'accès aux marchés à un rythme et d'une manière qui conviennent aux besoins et aux circonstances, en tenant dûment compte des intérêts de toutes les parties prenantes, de l'évolution de l'environnement commercial et des besoins en matière d'infrastructure ;

8. *Prie instamment* les États contractants de tenir dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils s'échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de services aériens, et d'accorder des droits appropriés et de la souplesse dans l'exploitation de manière à favoriser le développement de ces services ;

9. *Prie instamment* les États contractants, lorsqu'il s'agit de traiter de questions relatives à l'attribution des créneaux ou aux restrictions frappant les vols de nuit, de tenir dûment compte des besoins et préoccupations des autres États et de faire tous les efforts possibles pour résoudre toutes préoccupations par consultation, dans un climat de bienveillance, de transparence, de compréhension mutuelle et de coopération ;

10. *Prie instamment* les États contractants, pour ce qui est des restrictions frappant les vols de nuit, de respecter et suivre le principe de l'approche équilibrée de l'OACI lorsqu'ils prennent des mesures réglementaires en matière de gestion du bruit des aéronefs aux aéroports ;

11. *Encourage* les États contractants à recourir à l'initiative de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens et à en tirer parti ;

12. *Demande* au Conseil d'élaborer un compendium des politiques et pratiques de concurrence applicables à l'échelle nationale ou régionale ;

13. *Demande* au Conseil d'élaborer et d'adopter une vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, comprenant l'examen d'un accord international par lequel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés, en tenant compte de l'expérience et des réalisations passées des États, notamment les accords existants de libéralisation de l'accès aux marchés conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ;

14. *Demande* au Conseil d'élaborer un accord international spécifique pour faciliter la poursuite de la libéralisation des services de fret aérien, en tenant compte des réalisations passées, des vues des États sur les arrangements existants et des suggestions formulées pendant ATConf/6 ;

15. *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 ;

16. *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 ;

17. *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 ;

18. *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 ;

19. *Demande* au Conseil d'élaborer, à court terme, un ensemble de principes fondamentaux de haut niveau non prescriptifs, non normatifs relatifs à la protection des consommateurs destinés à servir d'orientations de politique, qui assurent un équilibre adéquat entre la protection des consommateurs et la compétitivité de l'industrie et qui tiennent compte des besoins des États en matière de souplesse, étant donné leurs différentes caractéristiques sociales, politiques et économiques ; ces principes fondamentaux devraient être harmonisés avec les instruments existants, notamment la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 ;

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

21. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle aux 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 leur mise en application, et de prier instamment les États contractants de faire connaître au Secrétariat leurs intentions en matière d'adhésion.

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 de communauté d'intérêts au sein des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux, et les moyens que recommande l'OACI ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'accepter de telles désignations et d'autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou de 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 ;

5. *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 ;

6. *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 ;

7. *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, et de tenir compte des orientations de l'OACI en matière de concurrence ;

8. *Prie instamment* les États contractants d'encourager la coopération entre autorités nationales et/ou régionales en matière de concurrence, notamment dans le contexte de l'approbation d'alliances et de fusions ;

9. *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 sur leur expérience, afin que l'Organisation puisse disposer de renseignements qui pourraient être utiles aux États contractants ;

10. *Demande* au Conseil d'entreprendre des travaux sur l'élaboration d'un accord international pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte 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, des exigences des diverses législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes y compris la main-d'œuvre ;

11. *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 ;

12. *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 ;

13. *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 ;

14. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter assistance aux États contractants qui prennent l'initiative de conclure directement entre eux des arrangements de propriété et d'exploitation conjoints 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, 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 d'équité et d'égalité des chances en matière de concurrence, de non-discrimination, de transparence, d'harmonisation, de compatibilité et de coopération énoncés dans la Convention et contenus dans les politiques et orientations de l'OACI ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ces politiques et orientations relatives à la réglementation économique demeurent pertinentes et à jour et puissent être adaptées aux faits nouveaux et à l'évolution des besoins des États ;
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

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 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 soutien et retours d'information et en partageant connaissances et expériences ;
5. *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 ;

6. *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,

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, qui comporteraient 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;

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 ;

3. *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 activités de l'Organisation ;

4. *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 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

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 17/1, *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 ;
3. *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 E

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 17/1, *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 17/2 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) exigent la justification nécessaire par une analyse de rentabilisation pour l'obtention d'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 mettre en œuvre la politique actuelle de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté assurés par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne que prône le Doc 9082, de façon que les redevances de 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, les fonctions de supervision appropriées et le financement du système de transport aérien, y compris des mécanismes visant à appuyer les améliorations opérationnelles décrites dans les modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
8. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ses politique et orientations relatives au financement qui figurent dans le Doc 9082 et dans 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 à envisager d'établir des entités autonomes pour exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne, compte tenu de la viabilité économique ainsi que des intérêts des usagers et autres parties intéressées ;
3. *Prie instamment* les États contractants de promouvoir la prestation de services de navigation aérienne de qualité par la bonne gouvernance ;
4. *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 ;
5. *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 ;

6. *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 ;
7. *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 ;
8. *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 ;
9. *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 F

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 G

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.

Résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et travaux de suivi

40.5 Dans la note WP/56, le Conseil rend compte des résultats de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), y compris les recommandations de la Conférence sur les mesures à prendre par les États et par l'OACI. Cette note présente en outre le plan de mesures de suivi proposé par le Conseil, que l'Assemblée est invitée à approuver.

40.6 Dans la note WP/202, la République de Colombie appelle l'attention sur les avantages de la protection du consommateur, élément fondamental dans la promotion du tourisme et facteur de développement économique. La note suggère que les États communiquent à l'OACI leurs règlements en matière de protection du consommateur, pour une assistance dans la formulation de principes minimaux harmonisés mondialement, qui devraient réaliser un juste équilibre avec les intérêts de l'industrie. La note rappelle l'appui exprimé par ATConf/6 pour une convergence et une compatibilité plus grandes, ainsi que pour l'élaboration par l'OACI de principes de base en matière de protection du consommateur, avec le concours du Groupe d'experts sur la réglementation des services de transport aérien (ATRP), des États et des organismes régionaux.

40.7 Dans la note WP/204, la République de Colombie évoque des problèmes de réservation et d'achat en ligne de billets de compagnies aériennes internationales, tels que frais supplémentaires consécutifs à l'achat, non-réception de billets par le passager et refus d'embarquement. La note appuie l'élaboration de politiques de l'OACI en matière de protection des consommateurs dans le commerce électronique, en vue de préciser les obligations des fournisseurs qui offrent des produits en utilisant des moyens électroniques ainsi que les droits des consommateurs.

40.8 La note WP/185, présentée par la République de Cuba, rend compte des incidences économiques, commerciales et financières du blocus imposé par les États-Unis sur le développement du secteur de l'aviation civile cubaine. L'accent est mis sur l'extraterritorialité du blocus et le fait qu'il constitue une violation des principes et des objectifs de la Convention de Chicago. Notant que cette question a été soulevée lors d'ATConf/6, la République de Cuba estime que des mesures unilatérales ne mènent pas au développement sûr, ordonné et durable de l'aviation civile internationale. Elle appelle

l'OACI à répondre aux préoccupations des États en ce qui concerne les mesures extraterritoriales et unilatérales prises par certains États qui ont des incidences sur les services de transport aérien, et invite instamment les États membres à s'abstenir d'appliquer de telles mesures, dont on sait qu'elles compromettent le développement durable de l'aviation civile internationale. La délégation propose d'amender le projet de Résolution [40/X] figurant dans le WP/55, Appendice A, en ajoutant au paragraphe 3 de la Section 1 les mots « et extraterritoriales ».

40.9 Dans la note WP/188, la République dominicaine appelle l'attention sur la nécessité d'avoir un régime de base en matière de droits des passagers, régissant, en particulier, l'indemnisation des passagers en cas d'annulations, de refus d'embarquement ou de retards. La note invite instamment l'OACI à formuler des principes fondamentaux relatifs à la protection des consommateurs, qui serviraient de base à l'élaboration de règles internes compte tenu des Critères et lignes directrices sur les services aux consommateurs et la qualité totale dans les services aériens et aéroportuaires, élaborés par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAAC).

40.10 Dans la note WP/198, l'Indonésie expose ses vues sur les résultats d'ATConf/6. Elle reconnaît que, en matière de libéralisation, la Conférence devait trouver un juste équilibre entre pays en développement et pays développés. Si les recommandations d'ATConf/6 et le plan du Conseil pour les travaux futurs ont été appuyés, l'avis a été émis que la libéralisation devrait être déterminée volontairement selon la décision de chaque pays et être mise en œuvre graduellement, compte tenu du niveau de développement du transport aérien du pays.

40.11 La note WP/186 présente l'approche de Singapour en matière de protection du consommateur dans le transport aérien international, approche fondée en premier lieu sur l'adoption d'une législation au niveau national qui ne soit pas propre au secteur de l'aviation et concilie les intérêts des consommateurs et ceux des entreprises, en deuxième lieu sur une politique libérale en matière de services aériens qui favorise la concurrence, et en troisième lieu sur une coopération pour éduquer les consommateurs au sujet des principaux aspects des voyages aériens. La note propose comme contributions aux délibérations de l'OACI certains principes fondamentaux qui consistent à optimiser les avantages pour le consommateur en favorisant la concurrence entre compagnies aériennes pour donner des choix aux consommateurs, à assurer l'accès des passagers à l'information et à l'éducation, et enfin à assurer la compatibilité avec le régime national de protection des consommateurs et avec des accords internationaux tels que la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 (MC99).

40.12 Dans la note WP/112, cinquante-quatre États africains, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), rendent compte des progrès accomplis par ces États dans la libéralisation du transport aérien en Afrique. Cette note présente aussi la position de l'Afrique sur certains des résultats des recommandations d'ATConf/6. Les États africains demandent au Conseil à continuer à leur apporter assistance et appui dans le processus de libéralisation, par la formation, les séminaires régionaux ou d'autres activités semblables. Ils exhortent les États membres à se servir des documents de politique et d'orientation sur la libéralisation du transport aérien et à maintenir leur appui à l'OACI comme point focal dans la coordination du développement de systèmes de transport aérien durables.

40.13 La note WP/293, présentée par les vingt-deux États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), met en évidence les grandes réalisations d'ATConf/6, qui devraient guider les politiques et les actions futures des États et de l'Organisation. Elle analyse les

mandats contenus dans l'Énoncé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien (Résolution A37-20 de l'Assemblée), en les reliant aux recommandations d'ATConf/6. La note traite aussi de la nécessité pour l'OACI de prioriser ses travaux dans le domaine du transport aérien, ce qui est en accord avec le nouvel objectif stratégique sur le développement économique du transport aérien.

40.14 Dans la note WP/63, la Lituanie, au nom de l'Union européenne et de ses vingt-huit États membres et des seize autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), retient quatre domaines dans lesquels elle recommande que l'OACI concentre ses travaux de suivi d'ATConf/6, à savoir : libéralisation de l'accès au marché; concurrence loyale et ouverte; libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens; et protection des consommateurs. La note suggère que l'OACI continue à jouer un rôle de chef de file dans la réglementation économique du transport aérien international afin d'en assurer la durabilité. Il y est également demandé à l'Assemblée d'inclure dans la Résolution A37-20 de l'Assemblée les mesures précisées dans la note, et suggéré que l'OACI passe en revue ses politiques et qu'elle élabore et mette en œuvre un programme de travail pour 2014-2016 avec les priorités mentionnées.

40.15 Dans la note WP/290, le Conseil international des aéroports (ACI) appuie les recommandations d'ATConf/6 figurant dans l'appendice B de la note A38-WP/56, plus précisément la recommandation 2.3/1 relative à la protection des consommateurs. L'ACI est d'avis que des principes fondamentaux devraient traiter de la protection des consommateurs tant dans les opérations normales, lorsqu'il y a des cas réguliers de surréservation ou des difficultés techniques conduisant à des annulations, que pendant les périodes de grandes perturbations des vols causées par des événements indépendants de la volonté des compagnies aériennes et des aéroports.

40.16 Dans la note WP/73, l'Association du transport aérien international (IATA) décrit les incidences négatives de la prolifération de régimes de protection des consommateurs, notamment le risque de double présentation de réclamations, la possibilité d'une augmentation des annulations ainsi que des prix des billets d'avion. La note souligne également les coûts du respect de règles multiples et la nécessité d'une uniformité avec MC99. L'IATA propose un ensemble de principes fondamentaux à intégrer par les États dans les régimes existants et futurs de droits des passagers.

40.17 La note WP/291, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), passe en revue les principales répercussions de la déréglementation et de la libéralisation de l'aviation, avec un accent particulier sur les ouvriers du transport dans l'aviation civile et l'émergence croissante de scénarios du « pavillon de complaisance » dans le secteur compagnies aériennes de l'industrie. La note traite aussi des principales leçons d'ATConf/6 à cet égard et souligne deux principes importants : la mise en œuvre de protections fondamentales pour la sécurité et la sûreté, et la reconnaissance du rôle des travailleurs de l'aviation.

40.18 Dans la note WP/118, les États-Unis notent que l'aviation d'affaires est une composante importante d'un système complet de transport aérien international et qu'ATConf/6 a demandé à l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs pertinents, puisqu'un traitement économique compatible entre les États permettrait le développement sûr, sécurisé et ordonné de l'industrie de l'aviation d'affaires au niveau mondial. La note présente des renseignements sur certains principes fondamentaux adoptés par le groupe de travail sur le transport (TPTWG) de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) concernant les meilleures pratiques dans le traitement économique des opérations d'aviation d'affaires.

- 40.19 La Commission prend note des renseignements présentés dans la note WP/118.
- 40.20 Lors de l'examen du rapport du Conseil présenté dans la note WP/56, sur les résultats d'ATConf/6, un large soutien est exprimé en faveur de l'entérinement des recommandations de la Conférence figurant dans les appendices A et B.
- 40.21 En ce qui concerne le plan d'action du Conseil pour les travaux de suivi, présenté dans l'Appendice C de la note WP/56, les mesures à prendre et la nécessité d'une priorisation des tâches sont généralement appuyées, mais plusieurs propositions sont présentées concernant les priorités de tâches spécifiques établies par le Conseil. Certains proposent qu'une priorité plus élevée soit attribuée à des tâches telles que l'élaboration d'un accord international sur les services de fret aérien, la fourniture et l'élaboration d'éléments indicatifs pour aider les États dans la libéralisation, en particulier pour les pays en développement, et la promotion de MC99. L'avis est exprimé que le résultat d'ATConf/6 représente un équilibre prudent des délibérations de la conférence et des intérêts des États de différentes régions et à différents stades de développement, que l'équilibre général et l'ordre général des priorités indiquées à l'Appendice C de la note WP/56 devraient être maintenus et respectés.
- 40.22 En ce qui concerne les travaux futurs de l'Organisation dans le domaine de la protection des consommateurs, le plan du Conseil pour la mise en œuvre des recommandations et conclusions d'ATConf/6 est largement appuyé, en particulier pour ce qui est des travaux liés au développement des principes fondamentaux. Plusieurs États font remarquer, et la majorité des États conviennent que, conformément aux recommandations d'ATConf/6, ces principes fondamentaux devraient être de haut niveau et de nature non prescriptive et se présenter sous forme d'orientations de politique non contraignantes, et ils demandent que l'exposé récapitulatif des politiques permanentes de l'OACI dans le domaine du transport aérien soit modifié en conséquence. L'idée est appuyée que les principes fondamentaux devraient tenir compte des règlements nationaux existants, viser diverses circonstances opérationnelles et être compatibles avec les instruments et lignes directrices internationaux existants. Un appui est également exprimé en faveur d'initiatives pour l'information des passagers. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) réitère la position qu'elle a exprimée lors d'ATConf/6, à savoir qu'elle n'a aucunement l'intention, dans l'élaboration d'un projet de Convention sur la protection des touristes/consommateurs, de remplacer ou de reproduire des cadres réglementaires connexes, et appuie les travaux futurs de l'OACI concernant l'élaboration d'un ensemble de principes fondamentaux de haut niveau et non prescriptifs sur la protection des consommateurs.
- 40.23 En ce qui concerne la question des « pavillons de complaisance », la Commission note la proposition faite par l'ITF en rapport avec la nécessité pour l'OACI de collaborer avec d'autres institutions des Nations Unies, comme cela a été indiqué précédemment dans les résultats d'ATConf/6. Un avis est exprimé qu'il existe déjà un solide système OACI de normes et pratiques recommandées (SARP) et d'Annexes de large portée, couvrant les préoccupations connexes en matière de sécurité et de sûreté, est actuellement en place. Un autre avis appuie de façon générale la note WP/291, mais il faut de la souplesse dans la façon dont l'OACI devrait faire intervenir les parties prenantes dans ses travaux futurs à ce sujet.
- 40.24 Concluant l'examen du plan d'action de l'Organisation pour le suivi d'ATConf/6, la Commission entérine les recommandations d'ATConf/6 contenues dans les Appendices A et B et le plan d'action du Conseil contenu dans l'Appendice C. Elle convient également d'examiner les renseignements

contenus dans la présente note pour l'actualisation de la Résolution A37-20 de l'Assemblée. La Commission indique que le Conseil devrait tenir compte des diverses propositions et avis exprimés lors des délibérations dans ses travaux futurs pour la mise en œuvre des recommandations de la Conférence, en tenant dûment compte des besoins des États et des ressources de l'Organisation.

40.25 En ce qui concerne la note WP/185, certains États appuient la position exprimée par Cuba invitant l'Assemblée à ajouter les mots « et extraterritoriales » aux clauses pertinentes concernant l'évitement de mesures unilatérales dans le projet de Résolution de l'Assemblée (40/x), conformément aux buts et principes de la Convention de Chicago. Les États-Unis s'opposent aux conclusions de Cuba, notamment la proposition d'amender le projet de résolution, et réitèrent l'avis que cette affaire n'est pas une question appropriée à débattre en Commission économique et qu'ils ont le droit souverain de gérer leurs relations bilatérales en accord avec leurs valeurs et leurs intérêts nationaux. La Commission note les renseignements contenus dans la note WP/185 et les avis exprimés au cours des délibérations et reconnaît qu'il s'agit là d'une question complexe, délicate et sensible qui a été soulevée précédemment mais qu'elle n'a pas pu résoudre. Il est donc décidé que cette question sera portée à l'attention du Président du Conseil, aux « bons offices » duquel il a été fait appel en la matière par le passé.

— FIN —