



Doc 9819
ATConf/5 2003

Organisation de l'aviation civile internationale

RAPPORT DE LA CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION

Montréal, 24 – 28 mars 2003

*Approuvé par la Conférence et
publié sous l'autorité du Secrétaire général*



Publié séparément, en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Organisation de l'aviation civile internationale. Groupe de la vente des documents
999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7
Téléphone: +1 (514) 954-8022; Fax: +1 (514) 954-6769;
Sitatex: YULADYA; E-mail: sales@icao.int

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Égypte. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sccc.ventasoci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

Inde. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001
ou 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japon. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexique. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigéria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Royaume-Uni. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
Web Site: <http://www.afeonline.com>

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Fax: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovaquie. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

Thaïlande. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

3/03

Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles.

Des suppléments mensuels annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

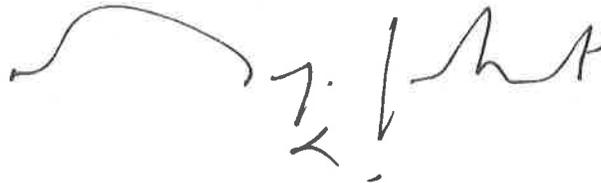
LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT

Le Président de la Conférence mondiale de transport aérien

à

Monsieur le Président du Conseil

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur les travaux de la Conférence mondiale de transport aérien, qui s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal du 24 au 28 mars 2003.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Faletau', with a large flourish on the left side.

Ahovaleamoemapa Faletau
Président de la Conférence
mondiale de transport aérien

Montréal, le 28 mars 2003

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Point 1 : Aperçu préliminaire.....	6
Point 1.1 : Historique et expérience de la libéralisation.....	7
Point 1.2 : Aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté	12
Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation.....	15
Point 2.1 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens	16
Point 2.2 : Accès aux marchés	24
Point 2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection.....	35
Point 2.4 : Intérêts des consommateurs.....	42
Point 2.5 : Distribution des produits	45
Point 2.6 : Règlement des différends	48
Point 2.7 : Transparence.....	51
Point 3.1 : Étude du modèle complet d'accord sur les services aériens (TASA).....	54
Point 4.1 : Mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation	56
Point 4.2 : Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international	59
Appendice A Allocutions d'ouverture.....	65
Appendice B Liste des participants	69
Appendice C Liste des notes de travail	85

INTRODUCTION

Lieu et durée de la Conférence

1. La cinquième Conférence mondiale de transport aérien : Défis et promesses de la libéralisation (ATConf/5) a débuté le 24 mars 2003 dans la salle de l'Assemblée du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal. M. Assad Kotaite, Président du Conseil, a ouvert la Conférence, puis M^{me} A. McGinley, Présidente du Comité du transport aérien, a prononcé une allocution. M. R.C. Costa Pereira, Secrétaire général, a souhaité la bienvenue aux participants et présenté le secrétariat de la Conférence. Les allocutions prononcées à la séance d'ouverture sont reproduites à l'Appendice A. La Conférence a terminé ses travaux le 28 mars 2003.

Ordre du jour

2. La Conférence a adopté l'ordre du jour ci-après, qui avait été approuvé par le Conseil et figurait dans la note ATConf/5-WP/1 :

1. APERÇU PRÉLIMINAIRE

- 1.1 **Historique et expérience de la libéralisation :** Concept et approches de base; problèmes que posent la réglementation et la commercialisation des transporteurs aériens, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne; avantages et inconvénients; influence d'un environnement réglementaire plus large et notamment des politiques concernant le commerce, la fiscalité, la concurrence et la main-d'œuvre ainsi que des politiques sociales et du travail.
- 1.2 **Aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté :** Incidences de la commercialisation, de l'externalisation et des arrangements commerciaux transnationaux sur la sécurité et la sûreté.

2. EXAMEN DES QUESTIONS CLÉS DE RÉGLEMENTATION DANS LE CADRE DE LA LIBÉRALISATION

- 2.1 **Propriété et contrôle des transporteurs aériens :** Critères de remplacement pour la désignation et l'autorisation; investissements étrangers; droit d'établissement; nationalité des aéronefs.
- 2.2 **Accès aux marchés :** Droits de trafic (principalement au-delà des troisième et quatrième libertés, mais comprenant, par exemple, le choix de routes et la souplesse opérationnelle); capacité/fréquence; accès aux aéroports et attribution des créneaux; alliances de compagnies aériennes, partage de codes et franchisage; location; aspects propres aux services de fret aérien, aux services de messagerie et au transport intermodal.
- 2.3 **Concurrence loyale et mécanismes de protection :** Mécanismes de protection contre les pratiques anticoncurrentielles (comme en ce qui concerne la fixation des prix, la fourniture de capacité, les ventes et le marketing); application des lois/politiques

intéressant la concurrence (y compris les incidences sur les arrangements de coopération multilatérale entre transporteurs aériens); stabilité des transporteurs aériens et assurance qu'ils sont à même de fournir leurs services (y compris apport de l'aide de l'État); mesures préférentielles pour les pays en développement et leur participation effective.

- 2.4 **Intérêts des consommateurs :** Droits et obligations des consommateurs (y compris conditions de transport); mesures pour protéger les intérêts des consommateurs.
- 2.5 **Distribution des produits :** Présence commerciale, cybercommerce de détail (y compris les systèmes informatisés de réservation et l'Internet).
- 2.6 **Règlement des différends :** Mécanismes de remplacement pour le règlement des différends et leur interrelation (dans le contexte des arrangements bilatéraux, régionaux ou multilatéraux).
- 2.7 **Transparence :** Enregistrement des accords/arrangements (y compris obligations au titre de l'article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale) et accès à l'information.

3. ÉTUDE DU MODÈLE D'ACCORD SUR LES SERVICES AÉRIENS

- 3.1 Modèle complet d'accord sur les services aériens contenant des options que les États auront la liberté d'utiliser (en partie ou en totalité) dans un contexte bilatéral, régional ou multilatéral.

4. EXAMEN D'UN CADRE GÉNÉRAL POUR LA LIBÉRALISATION SUR LE LONG TERME

- 4.1 **Mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation :** Rôle et programme des travaux futurs de l'OACI; relations avec d'autres organisations internationales (multilatérales et régionales, gouvernementales et non gouvernementales).
- 4.2 **Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international :** Adoption d'une déclaration fondée sur un projet de texte préparé à l'avance, mais tenant compte des débats sur tous les points de l'ordre du jour ci-dessus.

Structure et règlement intérieur

3. La Conférence a travaillé en un organe unique et a tenu 10 séances. L'examen de l'ordre du jour a été précédé, le samedi 22 et le dimanche 23 mars, par un séminaire axé sur certaines questions clés que la Conférence devait examiner dans un cadre informel avant de commencer ses travaux proprement dits le lundi 24 mars.

4. Le règlement intérieur est le *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683-AT/721). La règle 26, qui prévoit l'établissement de comptes rendus analytiques, avait été suspendue par le Conseil.

Participation

5. Les 145 États contractants de l'OACI ci-après étaient représentés à la Conférence :

Afghanistan	Gambie	Ouzbékistan
Afrique du Sud	Ghana	Pakistan
Algérie	Grèce	Panama
Allemagne	Guatemala	Paraguay
Angola	Guinée	Pays-Bas
Antigua-et-Barbuda	Haïti	Pérou
Arabie saoudite	Honduras	Philippines
Argentine	Hongrie	Pologne
Arménie	Inde	Portugal
Australie	Indonésie	Qatar
Autriche	Iran (République islamique d')	République de Corée
Azerbaïdjan	Irlande	République démocratique du Congo
Bahreïn	Islande	République de Moldova
Barbade	Israël	République dominicaine
Bélarus	Italie	République populaire démocratique de Corée
Belgique	Jamahiriya arabe libyenne	République tchèque
Belize	Jamaïque	République-Unie de Tanzanie
Bénin	Japon	Roumanie
Bhoutan	Jordanie	Royaume-Uni
Bolivie	Kenya	Rwanda
Botswana	Kirghizistan	Sainte-Lucie
Brésil	Koweït	Saint-Kitts-et-Nevis
Brunéi Darussalam	Lesotho	Samoa
Bulgarie	Lettonie	Sénégal
Burkina Faso	L'ex-République yougoslave de Macédoine	Serbie-Monténégro
Burundi	Liban	Seychelles
Cambodge	Lituanie	Singapour
Cameroun	Luxembourg	Slovaquie
Canada	Madagascar	Slovénie
Cap-Vert	Malaisie	Soudan
Chili	Malawi	Sri Lanka
Chine	Maldives	Suède
Colombie	Mali	Suisse
Costa Rica	Malte	Suriname
Côte d'Ivoire	Maroc	Tchad
Croatie	Maurice	Thaïlande
Cuba	Mexique	Togo
Danemark	Monaco	Tonga
Égypte	Mongolie	Trinité-et-Tobago
Émirats arabes unis	Mozambique	Tunisie
Équateur	Namibie	Turquie
Espagne	Népal	Ukraine
Estonie	Niger	Uruguay
États-Unis	Nigéria	Venezuela
Éthiopie	Norvège	Viet Nam
Fédération de Russie	Nouvelle-Zélande	Zambie
Fidji	Oman	Zimbabwe
Finlande	Ouganda	
France		
Gabon		

6. Les 26 délégations ci-après ont assisté à la Conférence en qualité d'observateurs :

Palestine
 Association de droit international (ILA)
 Association du transport aérien international (IATA)
 Association internationale de charter aérien (IACA)
 Association latino-américaine de droit aéronautique et spatial (ALADA)
 Banque mondiale
 Chambre de commerce internationale (CCI)
 Comité aéronautique inter-États (CAI)
 Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
 Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
 Commission économique pour l'Afrique (CEA)
 Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
 Communauté des Caraïbes (CARICOM)
 Communauté européenne (CE)
 Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
 Conseil international des aéroports (ACI)
 Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
 Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT)
 L'association internationale du fret aérien (TIACA)
 Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA)
 Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)
 Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
 Organisation internationale du Travail (OIT)
 Organisation mondiale du commerce (OMC)
 Organisation mondiale du tourisme (OMT)
 Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)

7. On trouvera la liste des participants à l'Appendice B.

Bureau

8. La Conférence a élu le bureau ci-après :

Président de la Conférence :	M. A. Faletau (Tonga)
Premier Vice-Président :	M. G. Donadille (Argentine)
Deuxième Vice-Président :	M. N. Kavadas (Grèce)

Secrétariat

9. Le Directeur du transport aérien, M. M. Elamiri, a rempli les fonctions de Secrétaire de la Conférence, assisté de M. J.D. Gunther, Chef de la Section des politiques économiques. M. Y.Z. Wang, M^{me} M. Boulos et MM. T. Hasegawa et C.H. Dudley étaient secrétaires adjoints. Les personnes ci-après ont assuré les fonctions suivantes : administration de la Conférence et liaison avec la Direction du transport aérien, M. R.I.R. Abeyratne; Bulletin de la Conférence, M. L. Fonseca; coordination de la documentation et supervision générale, M^{me} A. Fuchs-Ledingham; coordination de la vérification des

lettres de créance, M. Z. Anwar; coordination de la page Web, M^mc S. Joseph; et supervision des services de secrétariat, M^mes S. Brain et J. Nounou. M. C.B. Lyle, Directeur adjoint du transport aérien, a rempli les fonctions de Conseiller de la Conférence.

10. Les services administratifs étaient assurés sous la direction de M. A.P. Singh, Directeur de l'administration et des services, par M. M. Blanch, Chef de la Section des services de conférence et de bureau, par M^{lle} A. Craig, Administratrice du Contrôle de la documentation, et par M. S. Gauthier, Superviseur du Groupe de la distribution interne. Les services linguistiques étaient assurés sous la direction de M. Y.N. Beliaev, Sous-Directeur chargé des services linguistiques et des publications, assisté de M^mc R.J. Ezrati, Chef de la Section interprétation.

Documentation

11. Une liste des documents liés aux travaux de la Conférence figure à l'Appendice C.

Point 1 : Aperçu préliminaire**1.0.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/2) expose brièvement les origines administratives et la convocation de la Conférence, les préparatifs qu'il a effectués, ainsi que certaines dispositions concernant l'organisation de la Conférence et ses méthodes de travail.

Le **Secrétariat** (WP/4) donne un aperçu général de la tâche de la Conférence sur la toile de fond des faits nouveaux intervenus dans l'industrie du transport aérien et dans sa réglementation, et explique les tâches principales relevant de l'ordre du jour ainsi que les résultats escomptés.

1.0.2 Délibérations

1.0.2.1 Dès le début, un large appui est exprimé pour une libéralisation graduelle, progressive et accompagnée de sauvegardes, ainsi que pour l'orientation de la Conférence sur la question de savoir «comment» libéraliser le transport aérien international, plutôt que «s'il faut» le libéraliser.

1.0.2.2 Le sens de l'expression «libéralisation graduelle et progressive» est clarifié par renvoi à la Recommandation de la Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4) de 1994, selon laquelle chaque État «déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international», avec un but général de «changement graduel, progressif, ordonné et protégé en vue de l'accès au marché». Par ailleurs, comme objectif de la Conférence, il est fait mention, entre autres, d'un «cadre pour la libéralisation progressive». C'est à chaque État qu'il revient de décider ce qui constituera une «libéralisation graduelle et progressive».

1.0.2.3 Il est nécessaire que le processus de libéralisation tienne compte des disparités entre les États, de la taille et de la compétitivité des transporteurs aériens, de l'infrastructure du transport aérien et des ressources financières permettant d'assurer la participation effective et soutenue de tous les États au transport aérien international. Dans ce contexte, le processus devrait insister sur une «concurrence loyale», par opposition à une «libre concurrence», sachant qu'il y a des craintes qu'une concurrence effrénée n'entraîne des changements irréversibles qui pourraient être préjudiciables au réseau de transport aérien international.

Point 1 : Aperçu préliminaire**1.1 : Historique et expérience de la libéralisation****1.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/5) présente plusieurs études de cas qui décrivent sommairement des expériences de libéralisation dans l'État ou les États considérés, cette formule fournissant un bon moyen d'analyser et de diffuser des renseignements sur l'expérience qu'ont accumulée des États au niveau national, sous-régional, régional ou plurilatéral. La note propose en outre que l'OACI continue à élaborer et à diffuser de telles études de cas pour aider les États dans le processus de libéralisation.

Le **Secrétariat** (WP/20) présente un bref aperçu des développements en matière de commercialisation dans l'industrie du transport aérien, notamment les changements de la structure des entreprises et des modèles commerciaux ainsi que la commercialisation d'aéroports et de fournisseurs de services de navigation aérienne. La note traite aussi des incidences de la commercialisation des compagnies aériennes, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne dans le contexte général de l'expérience de la libéralisation.

La **France** (WP/88) expose des mesures prises pour accompagner la libéralisation du transport aérien en France afin d'atténuer certains phénomènes en matière de congestion aéroportuaire et de nuisances environnementales. Sur la base de l'expérience, la note conclut qu'il est hautement souhaitable d'anticiper, dans la mesure du possible, certains effets pouvant résulter de la libéralisation du transport aérien.

La **Géorgie** (WP/43) appelle à la réalisation d'une étude sur la libéralisation et demande à l'OACI de fournir aux États les renseignements les plus réalistes et les plus complets possible sur les résultats de la libéralisation qui a déjà eu lieu dans certains États et certaines régions et sur la façon donc la libéralisation de l'aviation civile se répercute sur d'autres secteurs de l'économie.

L'**Inde** (WP/86) décrit les mesures qu'elle a prises en libérant unilatéralement le fret aérien et l'affrètement touristique et, sur la base de son expérience, conseille cette approche aux autres États pour ces deux secteurs d'activité aéronautique.

Les **membres de la CLAC** (WP/98) présentent un aperçu de la libéralisation en Amérique latine, dont la promotion s'est basée sur l'harmonisation et la coordination pour permettre une approche graduelle par le biais d'accords sous-régionaux et bilatéraux plus souples, tout en assurant la protection des pays moins développés.

L'**OIT** (WP/31 Révision) appelle la Conférence à réaffirmer, comme elle l'avait reconnu en 1994, que les travailleurs jouent un rôle majeur dans le secteur de l'aviation et devraient être associés à toutes les discussions concernant sa future réglementation économique. Sa note demande aussi à la Conférence d'adopter une recommandation portant sur le respect de la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail*, le rôle capital des travailleurs, les effets sur l'emploi, la promotion du dialogue social et de la participation, et le rôle de l'État.

Le **Secrétariat** (WP/23 – note d'information) fournit des renseignements reliant à l'économie générale un secteur du transport aérien en croissance plus rapide, décrit l'état actuel de l'industrie et présente une estimation de croissance du trafic passagers mondial de 4,3 % par an jusqu'en 2020.

La **Chine** (WP/25 – note d'information) fournit des renseignements sur la croissance rapide de son aviation civile, qui joue un rôle de plus en plus important dans le développement socioéconomique du pays et la modernisation de son économie.

Cuba (WP/54 Révision – note d'information) apporte des informations sur son expérience de développement graduel du transport aérien, approche graduelle qui est un processus nécessaire sur la voie de la libéralisation. La note demande aussi que le Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) soit basé sur des modifications apportées de façon uniforme et graduelle à la réglementation, en tenant compte des disparités dans l'infrastructure aéronautique des États membres.

Les **Fidji** (WP/45 – note d'information) considèrent que, pour assurer leur participation durable dans un environnement libéralisé et promouvoir l'intérêt de leur transporteur national, la méthode idéale et la plus réaliste de libéralisation des services aériens internationaux fidjiens se fonde sur l'approche bilatérale au lieu de l'approche multilatérale.

Singapour (WP/37 – note d'information) présente un bref aperçu de la libéralisation des services aériens dans le cadre de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) et par le biais de l'Accord multilatéral, et invite instamment les États à suivre des voies parallèles pour la libéralisation des services aériens et à envisager une approche de la libéralisation en plusieurs phases lorsque c'est nécessaire, pour faire le maximum de chemin et encourager autant de partenaires que possible à s'engager dans le processus de libéralisation.

Les **États-Unis** (WP/67 – note d'information) présentent des renseignements et des conclusions tirées de leurs études empiriques sur les marchés transatlantique et Canada/États-Unis, qui ont démontré l'effet bénéfique des accords libéralisés sur les services aériens.

Les **États-Unis** (WP/90 – note d'information) présentent leur modèle d'accord bilatéral de «ciel ouvert», l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international entre sept États de l'APEC («MALIAT» ou accord «de Kona») et le Protocole relatif à l'accord «de Kona» comme des exemples utiles d'instruments de libéralisation récents.

Les **États-Unis** (WP/97 – note d'information) présentent la Loi type sur le commerce aérien, qui fournit aux États un modèle souple pour élaborer leur propre réglementation relative aux aspects économiques de l'aviation civile et que les États peuvent utiliser à n'importe quel niveau de libéralisation.

Cinquante-trois États africains (WP/81 – Révision en français) présentent un historique de la libéralisation en Afrique, en insistant sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro relative à la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien

africain. La note mentionne aussi des expériences d'exploitation liées aux politiques de libéralisation d'autres régions.

Le **Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao et le Viet Nam (CLMV)** (WP/58 – note d'information) présentent un aperçu de la sous-région CLMV et de l'établissement d'une coopération sous-régionale CLMV dans le domaine du transport aérien, avec son contenu et ses principes, et font état de leur expérience ainsi que des perspectives d'avenir.

Les **membres de la CEAC et de l'Union européenne (UE)** (WP/61 – note d'information) donnent les grandes lignes de l'expérience de l'Europe en matière de libéralisation de son marché du transport aérien, qui a été positive, des moyens ayant été trouvés pour répondre à beaucoup des craintes soulevées au début du processus. Les appendices à la note contiennent des renseignements détaillés sur certains aspects d'un marché libéralisé dans différents États membres.

L'**APEC** (WP/30 – note d'information) décrit le développement, sur la base du consensus et de la coopération, de ses Huit Options entérinées en 1999, pour rendre les services aériens plus concurrentiels, à un rythme compatible avec l'intérêt national de chacun des membres.

Le **Secrétariat de la CARICOM** (WP/89 – note d'information) souligne les initiatives de la CARICOM pour libéraliser son secteur du transport aérien dans le contexte de son engagement pour l'établissement d'un régime de Marché et Économie uniques.

L'**UEMOA** (WP/60 – note d'information) expose son programme commun en matière de transport aérien, fondé sur une série d'actions prioritaires intégrées intéressant la sécurité, la sûreté et les infrastructures, pour mener à la libéralisation des services de transport aérien assurés dans les huit États membres.

La **CCI** (WP/35 – note d'information) passe en revue l'expérience de la libéralisation jusqu'à ce jour aux niveaux bilatéral et régional, qui rencontre des obstacles tels que la limitation de l'investissement étranger et la divergence des politiques de la concurrence. La note met aussi en évidence diverses questions en suspens et examine des voies possibles pour la poursuite de la libéralisation, ainsi qu'une approche pragmatique.

L'**OIT** (WP/66 – note d'information) présente un résumé analytique d'une étude de l'OIT intitulée *Répercussions de la restructuration de l'aviation civile sur l'emploi et les pratiques sociales*.

Le **Secrétariat du Forum des îles du Pacifique** (WP/72 – note d'information) explique la logique de l'initiative d'élaboration de l'Accord sur les services aériens des îles du Pacifique (PIASA) et les bénéfices attendus de l'accord qui sera établi en définitive, répond à certaines des questions qui ont été soulevées dans d'autres enceintes et décrit les prochaines étapes de la poursuite du développement du marché unique de l'aviation pour le Pacifique.

1.1.2 Délibérations

1.1.2.1 La Conférence prend note des communications sur les expériences de libéralisation menées dans des États et des régions, et les juge utiles.

1.1.2.2 Selon l'expérience de plusieurs États, la libéralisation unilatérale de certains aspects du transport aérien, tels que les services de fret et l'affrètement touristique, sans la nécessité d'un accord bilatéral, d'une réciprocité ou de modifications des critères de propriété et de contrôle, s'est révélée bénéfique, même si d'autres États marquent une préférence pour l'utilisation d'approches bilatérales et de la réciprocité lors de la libéralisation de ces services.

1.1.2.3 La Conférence note que plusieurs approches régionales et sous-régionales de la libéralisation se sont révélées fructueuses, tandis que dans d'autres régions les efforts de libéralisation ont été entravés par des difficultés pour obtenir les ressources nécessaires aux infrastructures, à la sécurité et à la sûreté. Certains États continuent de préférer une politique bilatérale pragmatique menant à une libéralisation, plutôt qu'une approche régionale.

1.1.2.4 Plusieurs délégués font observer que les études de cas sur les expériences de libéralisation devraient inclure les résultats aussi bien négatifs que positifs de ce processus.

1.1.2.5 Il est fait observer qu'une libéralisation qui inclut l'offre de cabotage soulève des questions concernant la reconnaissance de la certification des aéronefs ainsi que l'imposition interne en ce qui concerne les compagnies aériennes étrangères qui exploitent des services intérieurs.

1.1.2.6 Il est dit que les répercussions de la restructuration de l'aviation civile sur l'emploi et les pratiques sociales indiquent la nécessité de respecter les normes pertinentes en matière d'emploi et de reconnaître l'importance d'une main-d'œuvre bien formée et motivée pour des relations de travail harmonieuses. Il est estimé que la poursuite de la libéralisation du secteur pourrait se heurter à une résistance plus ou moins forte des organisations de salariés. Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour éviter que la libéralisation ne compromette le dialogue social et pour faire en sorte que les salariés jouent un rôle actif dans le processus de libéralisation.

1.1.3 Conclusions

1.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur l'historique et l'expérience de la libéralisation au titre du point 1.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) une approche des expériences de libéralisation axée sur des études de cas, tout en ayant forcément une portée limitée, fournit un bon moyen d'analyser et de diffuser des renseignements sur l'expérience qu'ont accumulée des États au niveau national, sous-régional, régional ou plurilatéral. Les études de cas sur la libéralisation peuvent aider les États à poursuivre l'élaboration de leurs approches et de leurs options de politique;
- b) l'OACI devrait continuer à élaborer et à diffuser par les moyens appropriés des études de cas et des renseignements sur les expériences de libéralisation. Les États devraient être invités instamment à communiquer ce type de renseignements à l'OACI pour qu'elle en fasse une diffusion générale;

-
-
- c) depuis plus de dix ans, les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne deviennent plus commercialisés, dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Le développement dynamique de la commercialisation et l'expansion de la libéralisation continueront d'interagir et d'avoir des incidences réciproques;
 - d) bien que les compagnies aériennes et les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne soient interdépendants, leur commercialisation et leur privatisation dans un environnement libéralisé comportent plusieurs conséquences d'ordre concurrentiel ainsi que des incidences financières pour les deux parties. Une coopération à long terme entre compagnies aériennes et fournisseurs de services est un des moyens de stabiliser cet environnement. De plus, les consultations devraient faire partie intégrante de leurs relations;
 - e) les États devraient évaluer à l'avance et anticiper, dans la mesure du possible, certains effets de l'augmentation du trafic sur l'infrastructure et l'environnement qui peuvent résulter des processus de libéralisation du transport aérien;
 - f) la libéralisation peut avoir diverses incidences pour les travailleurs, qui devraient continuer à participer comme parties prenantes importantes pour le développement de l'industrie du transport aérien. Les États devraient observer et respecter la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail*^{*}, et prendre les mesures nécessaires pour promouvoir le dialogue social avec la participation active des travailleurs, comme moyen de trouver des solutions novatrices et socialement responsables.

^{*} Note du Secrétariat.— Les textes de la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail* se trouvent sur le site Web de l'OIT à : <http://www.ilo.org/public/french/standards/decl/declaration/index.htm>.

Point 1 : Aperçu préliminaire**1.2 : Aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté****1.2.1 Documentation**

Examinant les incidences de la libéralisation économique sur la sécurité et la sûreté de l'aviation, le **Secrétariat** (WP/6) fait l'analyse de questions et d'options de politique spécifiques, en soulignant l'importance primordiale des règlements de sécurité et de sûreté.

Les **États-Unis** (WP/96) constatent certaines améliorations récentes de la sécurité, mais notent également le risque que l'évolution de la situation politique et les changements apportés aux dispositions de la réglementation économique rendent imprécises les responsabilités de supervision de la sécurité, à moins que la responsabilité et la chaîne de commandement relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté ne restent clairement définies.

Cinquante-trois États africains (WP/76) présentent une analyse approfondie des incidences de la libéralisation sur la sécurité et la sûreté de l'aviation en termes de libéralisation à promouvoir, de sûreté à garantir et de sécurité à assurer, et ils demandent que les États en développement reçoivent une assistance pour répondre aux besoins de sécurité et de sûreté, notamment par la mise en œuvre de projets du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP).

Les **membres de la CEAC et de l'UE** (WP/68 – note d'information) présentent certaines questions essentielles qui doivent être prises en compte dans l'examen des aspects sécurité de la libéralisation, eu égard notamment à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens.

1.2.2 Délibérations

1.2.2.1 L'importance primordiale de la sécurité et de la sûreté reçoit un appui généralisé, indépendamment du type de règlements économiques appliqués, et il est convenu qu'il faut veiller à ce que la libéralisation ne compromette pas la sécurité et la sûreté. Par ailleurs, il est essentiel d'obtenir la confiance du public dans le transport aérien international. Dans le cas de la sûreté aéronautique, le maintien d'une telle confiance exige de la vigilance et l'adoption de mesures par les États et l'industrie pour répondre aux nouvelles formes de menaces.

1.2.2.2 Il est estimé que les efforts de libéralisation pourraient être déployés en vain si les États ne disposent pas de ressources suffisantes pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sécurité et de sûreté, d'où la nécessité de la coopération et de l'assistance financière dans ce domaine. Les institutions financières internationales, et l'OACI elle-même, conscientes d'une telle nécessité, apportent activement leur assistance.

1.2.2.3 Des participants s'inquiètent du fait que certains types de libéralisation pourraient conduire à l'apparition de pavillons de complaisance; c'est pourquoi les efforts visant à renforcer la sécurité et la sûreté, par exemple par le recours à des accords conclus au titre de l'article 83 *bis* de la

Convention de Chicago relatif à la location, à l'affrètement et à la banalisation d'aéronefs, devraient tenir compte d'un tel risque.

1.2.2.4 Les systèmes de sécurité ou de sûreté fondés sur le principe de l'État unique sont de plus en plus complexes dans le contexte de la libéralisation régionale et de l'organisation de l'économie mondiale à l'échelle du globe. Même si la responsabilité de la sécurité et de la sûreté revient en fin de compte à l'État, les accords régionaux pour la supervision de la sécurité peuvent se révéler utiles.

1.2.2.5 Il est proposé que l'OACI conduise une étude visant à préciser quel État ou quels États, voire quelle autorité réglementaire désignée, seraient les mieux à même d'exercer ces responsabilités, et à recommander éventuellement des amendements aux dispositions réglementaires existantes de l'OACI en la matière.

1.2.3 Conclusions

1.2.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la libéralisation économique a des incidences pour la réglementation de la sécurité et de la sûreté, qui exigent que l'on s'en occupe comme il convient aux niveaux national, bilatéral, régional et mondial, selon le cas, pour que le développement de l'aviation civile se poursuive de manière sûre et ordonnée;
- b) la Convention de Chicago impose aux États contractants la responsabilité d'assurer la conformité aux normes et pratiques relatives à la sécurité et à la sûreté. Indépendamment de toute modification apportée à la réglementation économique, la sécurité et la sûreté doivent rester des éléments primordiaux de l'exploitation et du développement du transport aérien. Dans un environnement économique libéralisé, la réglementation de la sécurité et de la sûreté ne doit pas seulement être maintenue mais devrait être renforcée. Des mesures visant à assurer le respect des normes applicables de sécurité et de sûreté et à renforcer la supervision réglementaire devraient faire partie intégrante des mécanismes de sauvegarde pour la libéralisation;
- c) en introduisant la libéralisation économique, les États devraient veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises par des considérations commerciales, et à ce que les structures de responsabilité et de reddition de comptes en matière de sécurité et de sûreté soient clairement établies pour les parties intervenant dans tout arrangement libéralisé. Quelle que soit la forme des arrangements de réglementation économique, il devrait y avoir un point de contact clair pour les responsabilités de supervision de la sécurité et de la sûreté au sein d'un État contractant clairement identifié ou de toute autre autorité de réglementation désignée par cet État pour toute exploitation d'aéronefs donnée;
- d) l'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de stratégies mondiales pour la réglementation et la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, tant dans l'absolu que dans le contexte de la facilitation d'une réforme de la réglementation économique. L'environnement réglementaire et opérationnel en mutation du transport aérien international appelle la mise au point de nouveaux dispositifs réglementaires qui puissent s'adapter aux changements et répondre aux préoccupations connexes. Dans l'attente de ces nouveaux arrangements

réglementaires, il faut que des mesures intérimaires soient prises pour que le régime existant de réglementation de la sécurité et de la sûreté continue de fonctionner efficacement. Relever ce défi exigera une coopération internationale sans faille de la part de tous les États contractants, des organismes aéronautiques régionaux, de l'industrie ainsi que de tous les acteurs de l'aviation civile;

- e) connaissant les ressources humaines et financières limitées de nombreux pays en développement qui sont requises pour assurer la sécurité et la sûreté durant le processus de libéralisation, il convient de faire appel à toutes les solutions possibles, notamment les contributions au mécanisme OACI de sûreté de l'aviation, au Programme de coopération technique de l'OACI, à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et au soutien d'autres arrangements complémentaires régionaux et internationaux (dont les projets COSCAP et autres projets coopératifs de développement), afin d'aider ces États à améliorer la supervision de la sécurité et de la sûreté et à remédier aux carences détectées par les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI;
 - f) l'OACI devrait conduire une étude visant à clarifier la définition de l'État ou des États responsables de la supervision de la sécurité et de la sûreté, et à recommander éventuellement des amendements aux dispositions réglementaires existantes de l'OACI en la matière.
-

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation

2.0.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/22) présente un projet de révision du *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626, 1996) à titre de référence pour les questions à examiner dans le cadre du point 2 de l'ordre du jour.

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.1 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens

2.1.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/7) passe en revue les initiatives visant à employer un critère différent des critères traditionnels de propriété et de contrôle des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés et examine des questions et des options de politique sur la libéralisation de la propriété et du contrôle. La note propose un nouveau critère optionnel pour l'utilisation de l'accès aux marchés par les compagnies aériennes (outre les options, déjà entérinées par l'OACI, de «communauté d'intérêts» et de propriété par un groupe prédéfini), critère qui est fondé sur le principal établissement et sur le contrôle réglementaire effectif par l'État désignateur. Les conclusions et la recommandation adressées aux États et à l'OACI ont pour but de faciliter l'application d'arrangements plus souples par les États qui souhaitent libéraliser, tout en protégeant la position de tous les États et en faisant en sorte que la sécurité et la sûreté soient non seulement maintenues, mais renforcées.

La **Barbabe** (WP/48) décrit la situation difficile dans laquelle se trouvent les compagnies aériennes des pays en développement ainsi que leurs besoins d'investissements étrangers. Pour faire avancer la libéralisation déjà entreprise dans le cadre du principe de la «communauté d'intérêts» pour les États en développement, la note suggère que l'on relâche les règles de propriété «substantielle» de manière à autoriser les compagnies aériennes dont au moins 25 % du capital sont détenus par des ressortissants de l'État désignateur.

Notant les changements qui se sont produits dans les réglementations des États contractants en matière de transport aérien international, ainsi que l'expérience accumulée dans ce secteur, **Cuba** (WP/52) estime que les nouvelles propositions du Secrétariat contribueront à faire évoluer le transport aérien international de manière sûre, ordonnée, progressive et efficace.

La **Nouvelle-Zélande** (WP/114) propose une modification au projet de recommandation sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens.

Le **Pakistan** (WP/57) considère que les critères de propriété et de contrôle nationaux pourraient être appliqués de façon plus souple dans les accords bilatéraux existants, au cas par cas, sans changement excessif risquant de conduire à des «pavillons de complaisance».

La **République de Corée** (WP/101) considère que les critères de propriété et de contrôle nationaux sont plus appropriés pour le cadre bilatéral du transport aérien, tandis que le critère du principal établissement conviendrait davantage dans les cadres régionaux. Même si les critères du principal établissement comportent des sauvegardes pour répondre aux préoccupations concernant les tiers «profiteurs» ainsi que la sécurité et la sûreté, le risque de voir des tiers «profiteurs» demeure dans le cas où un État membre d'une région conclut un accord bilatéral contenant ce critère avec un État de l'extérieur de la région.

Singapour (WP/39) exhorte les États à libéraliser les critères de propriété et de contrôle des transporteurs aériens et souligne l'importance d'une approche ouverte et consultative de la part des États pour que leurs préoccupations particulières soient comprises et que des solutions soient dégagées. Une telle approche ouvrira la voie aux États pour trouver un terrain d'entente commun pour adapter les cadres existants à la libéralisation, sans compromettre leurs intérêts.

Les **États-Unis** (WP/96) notent que, dans tout nouveau régime où les règles traditionnelles concernant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes sont modifiées, il faut que la responsabilité et la chaîne de commandement concernant la supervision de la sécurité et de la sûreté demeurent clairement définies. Il doit y avoir un point de contact clair pour la sécurité et la sûreté, qui, dans presque tous les cas, sera l'État de l'exploitant, indépendamment de la mesure dans laquelle il a délégué à d'autres l'exécution de ses responsabilités.

Cinquante-trois États africains (WP/80) examinent des questions et des options de principes sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens présentées par le Secrétariat et appuient l'adoption du modèle de clause proposé sur la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes sous réserve que les États énoncent dans leurs lois et règlements les éléments justificatifs du «principal établissement» et du «contrôle réglementaire effectif».

Les **membres de la CAAC** (WP/65) expliquent leur préférence pour la libéralisation des critères traditionnels de propriété et de contrôle pour le transport non régulier de passagers et de fret. En ce qui concerne le transport régulier, ils préconisent d'«adopter le principe de la libéralisation de la propriété et du contrôle au niveau de groupements régionaux, tout en utilisant le régime traditionnel avec les autres parties».

La **Grèce, au nom de l'UE, de la CEAC et de leurs membres** (WP/84), considère que l'on pourrait répondre à la situation économique de nombreuses compagnies aériennes, à la nécessité de rendre les ressources financières internationales plus accessibles à l'aviation et au désir de l'industrie du transport aérien de disposer de la même liberté commerciale que d'autres secteurs de l'économie en suivant trois principes clés : 1) les États devraient s'efforcer d'accéder aux souhaits des autres États désireux de libéraliser les conditions de propriété et de contrôle unilatéralement ou dans le cadre d'un groupe d'États qui partagent les mêmes idées; 2) sous réserve d'avoir les garanties appropriées quant à la sécurité, on devrait envisager la désignation de compagnies basées dans un pays tiers; 3) les États membres de l'OACI devraient élaborer une approche commune de la libéralisation des conditions de propriété et de contrôle tout en veillant à la préservation de normes élevées de sécurité de l'aviation.

Les **membres de la CLAC** (WP/99) constatent que, même si l'on a beaucoup débattu de la libéralisation de la propriété et du contrôle, on n'a pas encore trouvé de solution acceptable pour la majorité des États. Il faut accorder une attention particulière aux préoccupations concernant notamment le risque de voir apparaître des «drapeaux de complaisance», la détérioration des normes de sécurité et de sûreté, le risque possible de fuite de capitaux, les incidences sociales, les impératifs d'urgence nationale et de maintien du service et, à long terme, les effets anticoncurrentiels de la concentration de l'industrie.

L'IACA (WP/33) appuie la position de l'IATA sur la propriété et le contrôle (WP/26).

L'IATA (WP/26) préconise quatre étapes pour libéraliser la propriété et le contrôle des compagnies aériennes : 1) établir une distinction entre le contrôle commercial qui découle de la propriété et le contrôle sous forme de réglementation exercé par les autorisés qui émettent les permis d'exploitation; 2) éliminer les restrictions concernant la propriété; 3) faire en sorte que le contrôle réglementaire demeure sous la responsabilité de l'État ou des États désignateur(s); 4) pourvoir au contrôle de la sécurité et de la sûreté par l'adoption et l'application des clauses types OACI/CEAC pertinentes.

La FIOT (WP/75) doute que la libéralisation des critères de propriété et de contrôle effectif nationaux ait les effets bénéfiques que font valoir ses tenants et elle estime que cette action peut conduire aux «pavillons de complaisance» que connaît le secteur maritime. La note recommande que l'on maintienne les critères de propriété et de contrôle nationaux dans l'intérêt de la stabilité, de la fiabilité et de la sécurité économique du transport aérien, que les États conservent des outils réglementaires efficaces pour garantir la dimension d'intérêt public du transport aérien et que l'OACI dégage les mesures qui permettraient de prévenir la sous-enchère en matière de sécurité et de sûreté.

L'IFALPA (WP/34 – note d'information) considère que les propositions de changement des critères de propriété et de contrôle ne prennent pas en compte les implications en matière sociale et d'emploi et qu'il faut préserver la règle générale selon laquelle une compagnie aérienne désignée doit être possédée de façon substantielle et contrôlée de façon effective par un ressortissant du pays désignataire, car cette règle constitue une protection essentielle contre l'utilisation de «pavillons de complaisance» qui porterait atteinte aux normes sociales et aux normes d'emploi.

L'ALADA (WP/71 – note d'information) considère que le relâchement de la notion traditionnelle de propriété substantielle et de contrôle effectif des compagnies aériennes pour permettre les investissements étrangers doit être soumis aux critères législatifs de chaque pays, et que la responsabilité de l'État où est exploitée la compagnie doit être maintenue.

2.1.2 Délibérations

2.1.2.1 La question de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens est considérée comme une question clé pour la Conférence. Assouplir les critères d'utilisation de l'accès aux marchés pourrait avoir des effets bénéfiques en ce que cela pourrait par exemple donner aux transporteurs un plus large accès aux marchés des capitaux, réduire leur recours au soutien financier des gouvernements, permettre aux compagnies de mettre en place des réseaux plus étendus au moyen de fusions et d'acquisitions, et améliorer la santé de l'industrie, l'efficacité et la concurrence dans le transport aérien international. Il est cependant souligné qu'assouplir ces critères présente aussi certains risques, notamment l'apparition de «profiteurs» (cas où une compagnie d'un tiers utilise des droits de trafic bilatéraux que son gouvernement n'a pas), la concentration de l'industrie susceptible de se traduire par des actions anticoncurrentielles contre les consommateurs et les compagnies plus petites, l'apparition de «pavillons de complaisance», la dégradation de la sécurité et de la sûreté, l'abaissement des normes sociales et une diminution de la protection des personnels. Il faut donc prévoir des sauvegardes adéquates dans le processus de libéralisation. Comme pour la libéralisation en général, il y a un large appui à un changement graduel, progressif et ordonné concernant la propriété et le contrôle des transporteurs aériens.

2.1.2.2 Dans le même temps, un certain nombre d'États préconisent de conserver les critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux, particulièrement dans les accords bilatéraux sur les services aériens, afin de prendre en compte les disparités des économies, des marchés et de la compétitivité des compagnies aériennes des partenaires de l'accord et afin de garantir la réciprocité. Il est fait observer qu'au fil des ans, il y a eu des cas d'accords mutuels entre partenaires bilatéraux pour employer des critères de propriété et de contrôle différents ou ne pas prévoir de critères précis à ce sujet, au cas par cas.

2.1.2.3 Au niveau régional, il y a un appui de la libéralisation graduelle de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, par exemple en appliquant des critères libéralisés tels que ceux de la «communauté d'intérêts» à l'intérieur de la région tout en conservant les critères traditionnels dans les accords bilatéraux avec les tiers. En même temps, des États de plusieurs régions préconisent les critères proposés de principal établissement et de contrôle réglementaire effectif, qui sont un progrès par rapport au concept de «communauté d'intérêts» en ce qu'ils facilitent l'accès à des capitaux supplémentaires qui ne sont pas disponibles dans la région. Un accord plurilatéral prévoit le principal établissement et le contrôle effectif sans critère de propriété. De petits États insulaires sans compagnie aérienne sont favorables à des critères élargis comme moyen d'attirer les services de compagnies étrangères ou d'attirer des capitaux s'ils décidaient de créer une compagnie à l'avenir.

2.1.2.4 Étant donné la grande divergence des usages et le nombre de mécanismes différents qui existent aux niveaux bilatéral et régional, il serait probablement irréaliste de prescrire des critères détaillés. Par exemple, les critères proposés de principal établissement et de contrôle réglementé effectif par l'État désignateur ne prennent pas en compte les fusions de compagnies. Ce qu'il faut, c'est une approche souple et volontaire qui permette à chaque État de choisir le type de propriété et de contrôle des transporteurs aériens qui répond à ses besoins, tout en acceptant qu'un partenaire d'un accord sur les services aériens puisse faire un choix différent. L'élément clé est d'autoriser des services par un transporteur désigné qui emploie des critères différents, ou complémentaires, tant que la sécurité et la sûreté sont préservées. Cela permettrait aux États qui souhaitent libéraliser la propriété et le contrôle des compagnies aériennes de le faire pendant que les États qui préfèrent les critères traditionnels les conserveraient.

2.1.2.5 Vu la gamme d'options dont on dispose maintenant, qu'elles correspondent à l'usage des États au long des ans ou qu'elles aient été adoptées précédemment par l'OACI, l'utilisation du modèle de clause proposé dans la note du Secrétariat devrait être laissée à la discrétion de chacun et être considérée comme une option parmi plusieurs autres.

2.1.2.6 Comme la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens pourrait se voir imprimer un nouvel élan parmi des États animés des mêmes idées, la proposition du Secrétariat relative à un mécanisme pratique pour faciliter la libéralisation est considérée comme utile, sous réserve de quelques modifications.

2.1.2.7 Pour donner effet à son examen de ce point, la Conférence parvient aux conclusions suivantes, et elle propose l'adoption d'un projet de modèle de clause et d'une recommandation.

2.1.3 Conclusions

2.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens au titre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

-
- a) l'accroissement et l'ampleur de la libéralisation, de la privatisation et de la mondialisation requièrent que l'on modernise la réglementation concernant les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens pour permettre aux transporteurs de s'adapter à un environnement dynamique. Même s'il y a des préoccupations à prendre en compte, il pourrait aussi y avoir des avantages à libéraliser les dispositions sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens. L'expérience passée a montré que la libéralisation de la propriété et du contrôle peut se faire sans entrer en conflit avec les obligations des parties à la Convention de Chicago et sans altérer la nature du transport aérien international;
 - b) il y a un vaste appui des États pour la libéralisation, sous une forme ou sous une autre, des dispositions qui régissent la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens. Les approches varient considérablement, allant d'un élargissement substantiel des dispositions au-delà de la propriété et du contrôle nationaux à brève échéance, à un changement limité pour le moment à certains types d'activités (p. ex. les services non réguliers ou le fret), à l'application à l'intérieur de certaines régions géographiques ou simplement à l'examen au cas par cas, en passant par une réduction graduelle de la propriété nationale dans des proportions spécifiées;
 - c) il y a un besoin corrélatif de souplesse dans les arrangements complémentaires connexes pour permettre à tous les États de suivre l'approche de leur choix à leur propre rythme tout en prenant en compte les approches choisies par les autres;
 - d) quels que soient la forme et le rythme de la libéralisation, les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens devraient faire en sorte que la sécurité et la sûreté demeurent primordiales, et que l'on établisse des lignes de responsabilité et une imputabilité claires concernant la sécurité et la sûreté pour les parties prenantes à des arrangements libéralisés;
 - e) en libéralisant les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens, les États devraient veiller à ce que les conséquences économiques et sociales, y compris les préoccupations des salariés, soient bien prises en compte, et à ce qu'il soit pleinement tenu compte des autres risques possibles liés aux investissements étrangers (p. ex. fuite des capitaux, incertitude quant au maintien du service);
 - f) l'arrangement figurant au paragraphe 2.1.3.2 constitue une option pratique pour les États qui souhaitent libéraliser les dispositions relatives à la désignation et à l'autorisation des transporteurs dans leurs accords sur les services aériens. Venant en complément d'autres options déjà élaborées par l'OACI (y compris celle de la «communauté d'intérêts»), il faciliterait la réalisation par les États de l'objectif général de libéralisation progressive de la réglementation et il y contribuerait. Même si c'est à chaque État qu'il appartient de choisir son approche et la direction de la libéralisation en fonction de son intérêt national, l'utilisation de l'arrangement pourrait stimuler une libéralisation plus large. Elle n'exigerait toutefois pas que l'État modifie ses lois ou règlements existants concernant la propriété et le contrôle nationaux de ses propres transporteurs;
 - g) étant donné la souplesse qu'offre déjà le cadre des accords sur les services aériens, les États peuvent, à court terme et à leur discrétion, prendre des dispositions plus positives pour faciliter la libéralisation (y compris par une action coordonnée) en

acceptant des transporteurs aériens étrangers désignés qui ne répondent pas nécessairement aux critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux ou aux critères de principal établissement et de contrôle réglementaire effectif;

- h) les États peuvent choisir de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base unilatérale, bilatérale, régionale, plurilatérale ou multilatérale;
- i) l'OACI a joué et devrait continuer de jouer un rôle de chef de file pour faciliter la libéralisation dans ce secteur, faire valoir ses éléments d'orientation, surveiller l'évolution de la situation et étudier plus avant, selon les besoins, les questions sous-jacentes dans le contexte plus large de la libéralisation progressive.

2.1.3.2 Tout en respectant les spécificités des accords régionaux, la Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause suivant à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

«Article X : Désignation et autorisation

1. *Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie [une compagnie aérienne] [une ou plusieurs compagnies aériennes] [autant de compagnies aériennes qu'elle le souhaite] pour exploiter les services convenus [en vertu du présent Accord] ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.*
2. *À la réception de cette désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation [et le permis technique,] chaque Partie accorde l'autorisation d'exploitation appropriée avec le minimum de délai de procédure, à condition que :*
 - a) *la compagnie aérienne désignée ait son principal établissement* [et sa résidence permanente] sur le territoire de la Partie désignatrice;*
 - b) *la Partie qui a désigné la compagnie ait et maintienne sur elle un contrôle réglementaire effectif**;*
 - c) *la Partie qui a désigné la compagnie se conforme aux dispositions de l'article __ (Sécurité) et de l'article __ (Sûreté de l'aviation);*
 - d) *la compagnie désignée soit à même de respecter les autres conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie qui a reçu la désignation.*
3. *À la réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.*

Notes intégrées :

- 1) **Les éléments justificatifs du principal établissement sont les suivants : la compagnie aérienne est établie et constituée sur le territoire de la Partie désignatrice conformément à la législation et à la réglementation nationales pertinentes, a une part substantielle de*

ses activités et de ses immobilisations dans des installations matérielles sises sur le territoire de la Partie désignatrice, y paie l'impôt sur les sociétés et y immatricule et base ses aéronefs, et emploie un nombre significatif de ressortissants de cette Partie dans les fonctions de la gestion, de la technique et de l'exploitation.

***Les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif sont les suivants (liste non limitative) : la compagnie aérienne détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente tels qu'un permis d'exploitation aérienne (AOC); elle répond aux critères de la Partie désignatrice relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service; la Partie désignatrice a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté conformément aux normes de l'OACI.*

- 2) *Les conditions énoncées au paragraphe 2 du présent article devraient aussi servir dans l'article __ (Révocation de l'autorisation).»*

2.1.4 **Recommandation**

RECOMMANDATION 1 — LIBÉRALISATION DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés soient libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, progressivement et de façon souple, avec un contrôle réglementaire effectif concernant en particulier la sécurité et la sûreté;
- b) que, s'agissant de la désignation et de l'autorisation des transporteurs aériens dans leurs relations de transport aérien international, les États emploient à titre d'option à leur discrétion et de manière souple le critère de rechange du modèle de clause;
- c) que les États puissent prendre, à leur discrétion, des dispositions positives pour faciliter la libéralisation (y compris par une action coordonnée) en acceptant des transporteurs aériens étrangers désignés qui ne répondent pas nécessairement aux critères traditionnels de propriété et de contrôle nationaux ou aux critères de principal établissement et de contrôle réglementaire effectif. Que les États qui souhaitent libéraliser les conditions auxquelles ils acceptent la désignation d'un transporteur aérien étranger lorsque ce transporteur ne satisfait pas aux dispositions sur la propriété et le contrôle prévues dans l'accord applicable sur les services aériens peuvent le faire de la façon suivante :
 - 1) en produisant des déclarations individuelles de leur politique relative à l'acceptation des transporteurs aériens étrangers;
 - 2) en produisant des déclarations conjointes de politique commune;
 - 3) en créant un instrument juridique ayant force obligatoire;

tout en veillant autant que possible à ce que ces politiques soient élaborées et appliquées conformément aux principes de non-discrimination et de participation non exclusive;

- d) que l'État qui désigne le transporteur aérien assure ou garantisse une supervision adéquate de la sécurité et de la sûreté chez le transporteur désigné, conformément aux normes établies par l'OACI;
 - e) que les États notifient à l'OACI leurs politiques, positions et usages, y compris le maintien des critères traditionnels et les déclarations individuelles et les déclarations conjointes de politique commune, sur les conditions auxquelles ils acceptent la désignation d'un transporteur au titre d'un accord sur les services aériens;
 - f) que l'OACI conserve et rende publiques les informations sur les politiques, positions et usages des États relatifs à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens;
 - g) que l'OACI apporte son concours aux États ou aux groupes d'États qui demandent à développer ou à mettre au point les options de l'alinéa c);
 - h) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation relative à la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et s'occupe selon les besoins des questions qui peuvent se poser.
-

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.2 : Accès aux marchés

Note — L'examen de ce point est divisé en trois parties : 1) libéralisation de l'accès aux marchés; 2) location d'aéronefs; et 3) libéralisation des services de fret aérien.

I^{re} PARTIE — LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS

2.2.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/8) passe en revue l'évolution récente de la question de la libéralisation de l'accès aux marchés, notamment de l'échange de droits essentiels d'accès aux marchés et des contraintes aéroportuaires qui limitent cet accès. Malgré les progrès de la libéralisation de l'accès aux marchés enregistrés aux niveaux bilatéral aussi bien que sous-régional et régional, le Secrétariat considère que les conditions ne sont pas encore mûres pour adopter un accord multilatéral mondial pour l'échange des droits de trafic. Il met en relief le problème de l'accès aux marchés aux aéroports à capacité limitée et les questions connexes relatives à l'attribution de créneaux horaires, et souligne la nécessité pour les États de tenir dûment compte des limites de capacité des aéroports et des besoins d'infrastructure à long terme.

Le **Secrétariat** (WP/21) passe en revue les faits nouveaux intervenus en matière de libéralisation de l'accès aux marchés du point de vue réglementaire des accords et des arrangements bilatéraux, régionaux et plurilatéraux, ainsi que dans la perspective de l'industrie dans le cadre des alliances, des partages de codes et des fusions/acquisitions des compagnies aériennes.

Fort de son expérience, **Cuba** (WP/51) conclut que l'inclusion de trois services de transport aérien dans l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) n'a eu que peu d'effet à cause de leur portée limitée, et que l'application du principe de la nation la plus favorisée (NPF) est inacceptable pour le transport aérien. En conséquence, le présent et l'avenir du transport aérien appartiennent à l'OACI, dont les efforts investis dans la libéralisation graduelle, progressive et ordonnée du transport aérien assurent un équilibre approprié avec les intérêts des États, afin de maintenir une participation effective et substantielle.

La **Géorgie** (WP/42) présente son point de vue sur les moyens d'assurer non seulement l'égalité des droits d'accès aux marchés, dans le cadre d'accords commerciaux, mais aussi l'égalité des chances entre les compagnies fortes et celles qui sont plus faibles.

La **Géorgie** (WP/44) expose son opinion sur le mot «transport» et sur le statut des prétendues sixième, septième, huitième et neuvième libertés de l'air.

L'**Inde** (WP/85) met l'accent sur le problème du déséquilibre dans les services de transport aérien attribuable à l'indisponibilité de créneaux sur certains aéroports, alors que d'autres aéroports disposent d'une capacité suffisante pour accueillir des services supplémentaires. Une telle situation, qui va à l'encontre du principe fondamental de la réciprocité, est aggravée par l'imposition de couvre-feux dans certains États. La note

propose comme solutions d'appliquer un traitement préférentiel similaire à celui que l'IATA accorde aux nouveaux exploitants dans son système d'attribution de créneaux, d'éliminer les couvre-feux et d'assurer une application stricte des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

L'**Inde** (WP/86) décrit les mesures qu'elle a prises en libérant unilatéralement le fret aérien et l'affrètement touristique et, sur la base de son expérience, conseille cette approche aux autres États pour ces deux secteurs d'activité aéronautique.

Le **Pakistan** (WP/57) explique les raisons pour lesquelles il poursuit une approche bilatérale sur la question de l'accès aux marchés sans éliminer le principe de réciprocité. La note évoque la nécessité d'un mécanisme dans le cadre duquel les compagnies aériennes des pays en développement peuvent obtenir des créneaux aux aéroports de leur choix, afin d'être en mesure d'assurer les liaisons aériennes nécessaires entre États développés et États en développement.

Les **États-Unis** (WP/50) estiment que l'accès illimité des fournisseurs de services aériens au marché international est un élément clé qui permettrait au secteur du transport aérien de maximiser sa contribution à l'économie mondiale. Il convient de maintenir l'élan de la libéralisation en ayant recours à des accords de type «ciel ouvert» aux niveaux bilatéral, régional, plurilatéral et multilatéral. L'encombrement des aéroports n'a pas été un obstacle majeur à la conclusion d'accords de services aériens libéralisés entre les États. Et rien ne prouve jusqu'ici que l'élargissement de la portée actuelle de l'Annexe sur les services aériens de l'Accord général sur le commerce des services ferait avancer la libéralisation.

Les **États-Unis** (WP/96) constatent certaines améliorations récentes de la sécurité, mais notent également le risque que l'évolution de la situation politique et les changements apportés aux dispositions de la réglementation économique rendent imprécises les responsabilités de supervision de la sécurité, à moins que la responsabilité et la chaîne de commandement relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté ne restent clairement définies.

Cinquante-trois États africains (WP/79) sont en faveur de la libéralisation graduelle de l'accès aux marchés sur une base régionale pour l'Afrique au titre de la Décision de Yamoussoukro de 1999. Ils n'appuient pas une libéralisation mondiale de l'accès aux marchés, qui comprendrait un octroi non restrictif de droits de trafic au-delà des troisième et quatrième libertés. Les droits de trafic devraient être la base pour les autorisations d'exploitation dans le cadre d'un accord commercial. Les compagnies aériennes des pays tiers ne devraient pas se voir permettre l'accès aux marchés à travers ces arrangements commerciaux. Afin d'assurer leur participation effective au transport aérien international, les transporteurs africains devraient bénéficier de mesures préférentielles non réciproques dans l'attribution des créneaux horaires aux aéroports.

Les **membres de la CAAC** (WP/64) proposent que l'OACI élabore des directives et des règlements sur l'attribution de créneaux horaires pour identifier les moyens d'obtenir des créneaux aux aéroports pour les transporteurs qui sont incapables d'accéder aux marchés des aéroports à créneaux limités, en application de l'article 15 de la Convention de Chicago et des principes de transparence, de non-discrimination et d'égalité des chances. L'OACI devrait mettre au point, en coopération avec l'IATA, des critères clairs et

détaillés pour garantir une juste concurrence entre les transporteurs, de façon à leur permettre d'accéder aux marchés des aéroports à capacité limitée.

Les **membres de la CLAC** (WP/99) décrivent le processus et les mesures prises pour assurer un accès plus flexible aux marchés dans la région de l'Amérique latine, dont notamment l'harmonisation des normes régissant la délivrance de permis d'exploitation, l'octroi graduel et ordonné des troisième, quatrième et cinquième libertés, en commençant aux niveaux sous-régional et régional, ainsi que la promotion de vols non réguliers qui sont sans effet sur les services réguliers et les vols régionaux entre aéroports non traditionnels.

L'**ACI** (WP/91) est d'avis que les exploitants d'aéroports devraient jouer un rôle de chef de file dans le processus d'établissement des créneaux et superviser l'efficacité de l'attribution des créneaux aux compagnies aériennes. Il conviendrait que, lorsque des créneaux sont attribués, les compagnies aériennes se voient attribuer des droits d'usage sur ces créneaux, et non pas des droits de propriété.

L'**ACI** (WP/92) appuie l'octroi d'une plus grande souplesse aux aéroports pour élargir la capacité en temps utile et de façon rentable, afin de répondre à la croissance future du trafic résultant de la libéralisation. La mise en œuvre rapide des recommandations de la Conférence OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSCConf 2000) aidera à leur donner certains des outils économiques et financiers dont ils ont besoin à cette fin.

Concluant que les aéroports sensibles au bruit dépendent d'une réduction crédible du bruit à la source pour développer leur capacité, l'**ACI** (WP/93) recommande de rendre plus strictes les normes de certification acoustique figurant dans l'Annexe 16 de l'OACI.

L'**IATA** (WP/27) explique que son système actuel de coordination des horaires repose sur des principes souples et équitables pour l'attribution des créneaux à l'échelle mondiale, et que les règles nationales ou régionales peuvent compliquer le processus, surtout si elles sont incompatibles avec le système mondial. La note propose que tout système d'attribution de créneaux présente les caractéristiques suivantes : universel; basé sur les marchés et destiné uniquement à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire; transparent, équitable et non discriminatoire; et simple, pratique et économiquement viable.

La **FIOT** (WP/74) plaide en faveur d'une gestion active des droits de trafic par les États, afin d'assurer la réciprocité, l'équilibre des avantages, la protection de la dimension d'intérêt public et la participation de tous les États à la fourniture des services de transport aérien. Aucune extension de l'AGCS ne devrait être adoptée dans le secteur des services de transport aérien.

Les **États-Unis** (WP/90 – note d'information) présentent leur modèle d'accord bilatéral de type «ciel ouvert», l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international entre sept États de l'APEC («MALIAT» ou accord «de Kona») et le Protocole de l'accord «de Kona», à titre d'exemples utiles d'instruments de libéralisation récents.

L'IFALPA (WP/34 – note d'information) note que les affrètements ou locations avec équipage peuvent se faire au détriment des employés de l'affréteur, particulièrement si les salaires et avantages sociaux de l'affrété sont inférieurs à ceux de l'affréteur ou si les lois sociales et le droit du travail de l'État de l'affrété offrent moins de protection et moins de droits aux employés que ceux de l'affréteur. La note considère donc souhaitable que chaque État soit à même de réglementer la mesure dans laquelle ses propres transporteurs seront autorisés à conclure des contrats d'affrètement avec équipage avec des transporteurs d'autres États.

L'ALADA (WP/71 – note d'information) reconnaît qu'il n'est pas possible, à moyen terme, d'apporter des changements radicaux à l'échange des droits d'accès aux marchés. Elle estime qu'une période de transition devrait être appliquée, afin de permettre l'établissement de structures régionales pour les négociations commerciales.

2.2.2 Délibérations

2.2.2.1 La Conférence constate que la décision de laisser les États libéraliser l'accès aux marchés à leur propre rythme et suivant leur propre voie, de façon graduelle et ordonnée, a donné des résultats probants dans la libéralisation du transport aérien international et a évité le phénomène d'accès sans entrave qui aurait permis aux transporteurs dominants d'exercer une concurrence déloyale. En dépit de certains risques, les petits pays qui obtiennent un accès libéralisé pour leurs transporteurs dans le cadre d'accords de type «ciel ouvert» pourraient améliorer de façon sensible leurs secteurs du commerce et du tourisme. Il importe de garder à l'esprit le fait que l'accès aux marchés englobe bien plus que les droits de trafic; il faut envisager également la nécessité de libéraliser la capacité, l'établissement des tarifs, les vols non réguliers et les services connexes tels que le partage de codes, les services d'assistance en escale et les systèmes informatisés de réservation.

2.2.2.2 Différents points de vue sont exprimés concernant le problème des compagnies aériennes qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic à cause de l'insuffisance des créneaux aéroportuaires. Certains pays en développement demande un traitement préférentiel dans l'attribution des créneaux, tandis que d'autres États appuient le système de l'IATA qui, à leurs yeux, applique des dispositions communes à tous les États. Il est suggéré que l'abolissement des couvre-feux permettrait d'augmenter la capacité aéroportuaire et contribuerait significativement à résoudre le problème des compagnies aériennes qui ne peuvent exercer leurs droits de trafic à certains aéroports. Par contre, cette solution créerait des problèmes environnementaux difficiles aux aéroports concernés. L'OACI a publié une étude sur les *Incidences de la réglementation sur l'attribution de créneaux de départ et d'arrivée aux aéroports internationaux* (Circulaire 283, 2001). Il est demandé que l'OACI entreprenne une nouvelle étude pour déterminer les moyens d'obtenir des créneaux aux aéroports pour les transporteurs qui sont incapables d'accéder aux marchés des aéroports à créneaux limités, en tenant compte de l'article 15 de la Convention et des principes de transparence, de non-discrimination et d'égalité des chances.

2.2.2.3 La proposition de ne pas élargir l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS au-delà des trois services déjà couverts reçoit un certain appui, mais quelques États trouvent justifié d'y inclure d'autres services afin d'encourager la concurrence.

2.2.2.4 Il est généralement convenu que l'OACI devrait continuer à jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de directives de politique concernant la réglementation du transport aérien international.

2.2.3 Conclusions

2.2.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la libéralisation de l'accès aux marchés au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) depuis la Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/4) de 1994, la libéralisation a considérablement progressé dans le domaine de l'accès aux marchés, notamment aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional. Plus important encore, les États sont devenus généralement plus ouverts et plus favorables à la libéralisation, un grand nombre d'entre eux modifiant leurs politiques et leurs pratiques pour répondre aux exigences de la libéralisation;
- b) l'expérience des dix dernières années a confirmé que des régimes réglementaires bilatéraux, régionaux ou multilatéraux fondés sur la Convention de Chicago peuvent coexister, et coexistent d'ailleurs, et qu'ils peuvent se prêter à différentes approches de la réglementation du transport aérien. Ces régimes restent des instruments viables et flexibles auxquels les États peuvent recourir pour mettre en place la libéralisation en fonction de leurs besoins, objectifs et circonstances particuliers. Le nombre d'accords de type «ciel ouvert» et autres arrangements libéraux sont autant de preuves que de tels régimes ont contribué de façon fort efficace à renforcer la libéralisation et que l'élan doit être maintenu;
- c) l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) est important pour la libéralisation et l'exploitation des services aériens internationaux. Il faut donc engager les États à viser, et l'OACI à continuer de promouvoir, l'adhésion à l'ATSAI et sa mise en œuvre à l'échelle universelle;
- d) il demeure que l'application du principe essentiel de l'AGCS qu'est le régime de la nation la plus favorisée (NPF) est encore un processus complexe et difficile. Même si l'élargissement de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS pour y inclure certains droits dits «auxiliaires» ainsi que certains aspects des droits «essentiels» bénéficie d'un certain appui, il n'y a pas de consensus mondial sur les moyens ni même sur l'opportunité de le faire. La même indécision règne à ce stade quant à la question de savoir si l'AGCS constitue une option effective pour la libéralisation du transport aérien;
- e) alors que le multilatéralisme des droits commerciaux dans toute la mesure possible demeure un objectif de l'OACI, les conditions ne se prêtent pas encore à l'établissement d'un accord multilatéral mondial sur l'échange des droits de trafic. Les États devraient continuer d'avancer vers la libéralisation dans ce domaine en suivant leur propre cheminement et à leur propre rythme, en empruntant les voies bilatérale, régionale et/ou multilatérale selon les circonstances. Les modèles d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI fournissent des orientations détaillées sur les options et les démarches en matière de libéralisation;
- f) jusqu'ici, l'encombrement des aéroports n'a pas été un obstacle majeur à la conclusion d'accords de services aériens libéralisés par les États. Toutefois, en libéralisant l'accès aux marchés, il convient de porter dûment attention aux contraintes liées à la capacité des aéroports et aux besoins à long terme en matière d'infrastructures. Les problèmes des transporteurs qui ne peuvent exercer leurs droits

de trafic à un aéroport saturé peuvent être abordés au besoin dans le contexte de délibérations au sujet des accords pertinents sur les services aériens. À cet égard, une attention bienveillante devrait être accordée à la demande de traitement préférentiel de la part des États dont les aéroports ne sont pas saturés mais dont les transporteurs aériens ne parviennent pas à obtenir de créneaux aux aéroports saturés, dans le respect de la législation nationale et des obligations internationales pertinentes;

- g) tout système d'attribution de créneaux horaires devrait être juste, non discriminatoire et transparent et tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes. Un tel système devrait également être universellement compatible, destiné à maximiser l'utilisation de la capacité aéroportuaire, simple, pratique et économiquement viable;
- h) l'OACI devrait continuer à suivre de près les faits nouveaux en ce qui concerne la réglementation et l'industrie du transport aérien, élaborer un inventaire de l'expérience pratique des États en matière de libéralisation et diffuser les informations pertinentes auprès des États contractants. Elle devrait également actualiser les éléments d'orientation existants sur la réglementation économique du transport aérien international et en élaborer de nouveaux, selon les besoins, pour faciliter la libéralisation et accroître l'harmonisation, par exemple au moyen du Modèle d'accord sur les services aériens (TASA).

II^e PARTIE — LOCATION D'AÉRONEFS

2.2.4 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/9) expose l'importance croissante de la location d'aéronefs dans l'utilisation de l'accès aux marchés, décrit les approches réglementaires des États à cet égard, fait état des questions potentielles de sécurité et des moyens de les résoudre, et propose un modèle de dispositions réglementaires pour couvrir les aspects économiques et de sécurité d'une telle pratique.

L'**IACA** (WP/33) considère qu'il est vital que les compagnies aériennes disposent de la liberté de louer des aéronefs, avec ou sans équipage, sous réserve de respecter les exigences essentielles en matière de sécurité.

La **FIOT** (WP/73) recommande aux États d'adopter une approche restrictive des locations sauf lorsque les problématiques qui ont une incidence sur les occupants de l'appareil (passagers et équipage) et qui se posent en matière d'interventions illicites, d'assurance, d'applicabilité des réglementations relatives à l'emploi et de compétence légale applicable, sont entièrement résolues de manière à garantir un niveau maximal de sécurité et de protection aux occupants de l'appareil. L'exercice des droits de trafic non désignés ou non autorisés devrait être interdit.

2.2.5 Délibérations

2.2.5.1 La location est considérée comme apportant souplesse et avantages aux compagnies aériennes dans tous les États, bien que certaines inquiétudes aient été exprimées concernant les compagnies aériennes qui exploitent une proportion élevée d'aéronefs loués avec équipage (normalement d'une autre compagnie aérienne) et le risque d'une dilution des limites de responsabilité en matière de

sécurité et de sûreté. Les accords conclus en vertu de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago sur la location, l'affrètement et la banalisation d'aéronefs, ou les accords bilatéraux de services aériens pourraient résoudre certaines questions relatives à la sécurité. Il est également nécessaire de veiller à ce que, en louant des aéronefs avec équipage, une compagnie aérienne n'exerce des droits de trafic auxquels elle n'a pas droit.

2.2.5.2 Le modèle de clause type sur la location proposé dans la note WP/9 du Secrétariat reçoit un appui de principe, mais il doit être clair que son utilisation est facultative pour les États, et certains aspects devraient être explicités.

2.2.6 Conclusions

2.2.6.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la location d'aéronefs au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la location d'aéronefs (avec ou sans équipage) présente des avantages considérables pour les transporteurs aériens, en permettant d'offrir des services élargis et plus flexibles et en donnant la possibilité d'établir de nouveaux transporteurs. Par contre, elle soulève des problèmes sur le plan économique et sur celui de la réglementation de la sécurité, auxquels des solutions doivent être trouvées;
- b) les États devraient, s'il y a lieu, revoir les mesures réglementaires qu'ils ont prises suite à l'exploitation d'aéronefs loués dans les services internationaux à destination et en provenance de leurs territoires et veiller à ce que la responsabilité de la supervision de la sécurité et de la conformité aux normes minimales de sécurité soit clairement établie, que ce soit par l'inclusion de dispositions appropriées dans les accords de services aériens ou par l'établissement d'accords au titre de l'article 83 *bis* de la Convention. Les *Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Circulaire 295, 2003) de l'OACI seraient utiles à cet égard;
- c) l'OACI devrait mettre à la disposition des États contractants, à titre d'option à utiliser comme ils le souhaitent, le modèle de clause sur la location proposé par le Secrétariat, après amendement et ajout de notes explicatives pour :
 - 1) préciser le sens de l'expression «autorizations requises»;
 - 2) établir une distinction nette entre les aéronefs loués avec équipage ou sans équipage;
 - 3) tenir compte des locations ad hoc à court terme avec équipage.

III^e PARTIE — FRET AÉRIEN

2.2.7 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/10) traite des caractéristiques distinctives du fret aérien international et de son traitement réglementaire par les États, examine la nécessité d'une réforme de la

réglementation et propose des mesures pour une plus grande libéralisation de ce secteur, notamment un modèle d'annexe sur les services de fret aérien.

L'**Inde** (WP/86) décrit les mesures qu'elle a prises en libéralisant unilatéralement les services de fret aérien et, sur la base de cette expérience, recommande cette approche aux autres États.

La **République de Corée** (WP/100) souligne la nécessité d'une libéralisation équilibrée des services de fret aérien, incluant initialement les droits de trafic de troisième et de quatrième liberté. Si l'on veut libéraliser les droits de trafic de cinquième et de septième liberté dans le secteur du fret, il faudrait inclure aussi la huitième liberté pour assurer l'équilibre entre les États concernés.

Singapour (WP/38) fait ressortir les avantages de la libéralisation des services de fret aérien et propose une approche multilatérale ou plurilatérale progressive, qui comporterait trois éléments : 1) les transporteurs désignés exerceraient les troisième à septième libertés de l'air pour les services tout-cargo exploités sur des services réguliers ou des vols non réguliers; 2) un traitement non discriminatoire serait réservé aux transporteurs en ce qui concerne l'accès aux installations au sol, le congé et d'autres services, avec possibilité d'arrangements de coopération tels que le partage de codes; 3) un calendrier final serait établi pour la libéralisation progressive et multilatérale des services de fret aérien, compte tenu de l'évolution des circonstances et des niveaux de développement des diverses économies. Cette libéralisation multilatérale du fret aérien pourrait être réalisée indépendamment de la libéralisation des services passagers.

Les **États-Unis** (WP/49), notant que de nombreux accords sur les services aériens n'accordent pas au fret aérien la souplesse commerciale et opérationnelle nécessaire pour répondre à la demande des usagers de la manière assurée par les accords de ciel ouvert, sont disposés à poursuivre la libéralisation du fret aérien indépendamment de celle du transport de passagers, pourvu que cela ne freine pas la libéralisation du secteur passagers. L'imposition de restrictions telles que les couvre-feux nocturnes a un effet particulièrement défavorable sur le fret aérien et les États devraient en premier ressort s'abstenir de telles actions, mais mettre en œuvre plutôt l'approche équilibrée de la gestion du bruit qui figure dans la Résolution A33-7 de l'Assemblée.

Cinquante-trois États africains (WP/79) estiment que tout processus de libéralisation pour le fret devrait tenir compte des réalités dans les économies, les ressources, la taille et la compétitivité des compagnies aériennes africaines et être marqué par un changement graduel, progressif, ordonné et protégé, une différenciation entre transporteurs mixtes, tout-cargo et intégrés, une libéralisation des services combinés passagers et fret suivant les mêmes principes que ceux des services passagers et une libéralisation mondiale complète des services tout-cargo et des opérations spécialisées de transport de fret.

L'**ACI** (WP/94) préconise la libéralisation du marché du fret aérien, qui encouragera l'utilisation optimale de la capacité des aéroports et de l'espace aérien et stimulera le commerce mondial et la création d'emplois en permettant que les forces du marché déterminent les flux de fret sur le marché mondial, caractérisé par son interdépendance.

La **TIACA** (WP/83) estime que la libéralisation du transport exclusif de marchandises devrait être poursuivie en mode accéléré, indépendamment des propositions de libéralisation du transport de passagers, parce qu'elle représente une situation économique différente de celle du transport de passagers et peut être bénéfique à l'économie mondiale. Les transporteurs mixtes devraient toujours se voir accorder le droit de transporter des marchandises avec les passagers.

La **CCI** (WP/36 – note d'information), notant que la libéralisation complète du transport aérien peut n'être qu'un objectif à long terme, préconise la conclusion à court terme d'un accord couvrant les services de fret. Le succès d'un accord sur le fret aérien pourrait ouvrir la voie à la libéralisation de tout le secteur du transport aérien, mais il exigera que toutes les parties le poursuivent aux niveaux national, régional et international.

Le **Secrétariat de l'OCDE** (WP/59 – note d'information) fournit des renseignements sur une étude de grande ampleur qu'il a menée au sujet de la réforme de la réglementation relative aux services de fret aérien, avec son «paquet» complet sur la libéralisation des services de fret aérien, utilisable dans les approches tant bilatérale que multilatérale.

2.2.8 Délibérations

2.2.8.1 Bien qu'un large appui se manifeste pour la libéralisation des services de fret aérien proposée dans la note WP/10 du Secrétariat, y compris les mesures relatives aux services tout-cargo, des préoccupations sont exprimées à propos de la possibilité qu'une plus grande libéralisation des services tout-cargo affecte négativement les services mixtes (passagers et fret). Il y a aussi un avis selon lequel les accords de «ciel ouvert» sont le meilleur moyen de libéraliser les services de fret aérien.

2.2.8.2 Des avis divergents s'expriment à propos de l'intérêt d'une libéralisation unilatérale du fret aérien; bien que plusieurs États l'aient déjà réalisée, il y a des craintes que cela produise de la confusion dans le processus de libéralisation et certains États préfèrent poursuivre la libéralisation en utilisant le cadre bilatéral pour assurer la réciprocité.

2.2.8.3 Il apparaît nécessaire de modifier l'annexe proposée sur les services de fret aérien pour tenir compte des cas où un transporteur aérien tout-cargo ne serait pas autorisé à exploiter directement des services par d'autres modes de transport, des cas où les transporteurs peuvent avoir à déposer des tarifs de fret et des cas où des compagnies exploitant des services de fret ne seraient pas en mesure d'assurer leurs propres services en escale à cause des contraintes résultant des considérations liées à la sécurité ou à la sûreté de l'aéroport. Il est convenu que le respect des exigences de sécurité et de sûreté est un aspect important de la libéralisation du fret aérien et les États pourraient se fonder pour cela sur les SARP appropriées de l'OACI ainsi que sur des accords bilatéraux, régionaux et multilatéraux.

2.2.8.4 Il est proposé que l'OACI fournisse des renseignements sur l'expérience des États dans la libéralisation du fret aérien.

2.2.9 Conclusions

2.2.9.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur le fret aérien au titre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) qu'il convient d'envisager une libéralisation accélérée et une réforme de la réglementation du fret aérien, en particulier des activités tout-cargo, en raison de ses caractéristiques distinctes, de la nature du secteur du fret aérien et des bienfaits possibles de cette réforme pour le commerce et le développement économique;
- b) que les États devraient étudier la possibilité de libéraliser les services tout-cargo en utilisant une ou plusieurs des approches suivantes :
 - 1) libéralisation unilatérale de l'accès aux marchés pour les services tout-cargo, sans réciprocité ou négociation bilatérales;
 - 2) libéralisation des services tout-cargo par le biais d'accords et de négociations bilatéraux pour assurer la réciprocité;
 - 3) utilisation d'une approche multilatérale/plurilatérale pour la libéralisation des services tout-cargo.

2.2.9.2 La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause suivant à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

ANNEXE SUR LES SERVICES DE FRET AÉRIEN

Les Parties conviennent de ce qui suit :

1. *Pour ses activités de transport international de fret aérien, chaque compagnie aérienne désignée :*
 - a) *se voit accorder un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et services de congé douanier, de services d'assistance en escale, d'entreposage et de facilitation;*
 - b) *sous réserve des lois et réglementations locales, peut utiliser et exploiter directement d'autres modes de transport;*
 - c) *peut utiliser des aéronefs loués, sous réserve que cette utilisation respecte les normes de sécurité et de sûreté équivalentes qui s'appliquent aux autres aéronefs des compagnies désignées;*
 - d) *peut conclure des accords de coopération avec d'autres transporteurs aériens, par exemple pour le partage de codes, la réservation de capacité et les échanges intercompagnies;*
 - e) *peut fixer ses propres tarifs de fret, qui peuvent avoir à être déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties.*

2. *Outre les droits énoncés au paragraphe 1, pour ses activités de transport tout-cargo par services réguliers ou non réguliers, chaque compagnie aérienne désignée peut assurer de tels services à destination et en provenance du territoire de chaque Partie, sans restriction quant aux fréquences, à la capacité, au routage, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret.*
-

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection

Note — L'examen de ce point est divisé en deux parties : 1) mesures de sauvegarde pour assurer une concurrence loyale; 2) viabilité et participation.

I^{re} PARTIE — MESURES DE SAUVEGARDE POUR ASSURER UNE CONCURRENCE LOYALE

2.3.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/11) examine la question de savoir comment assurer une concurrence loyale dans un environnement en cours de libéralisation, et pense que des mesures de sauvegarde appropriées sont nécessaires pendant la transition. Ces mesures peuvent recouvrir l'introduction progressive de la libéralisation, les lois générales sur la concurrence et/ou des sauvegardes propres à l'aviation. La note présente aussi une proposition d'arrangement réglementaire sous forme de modèle de clause à insérer dans les accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser comme moyen supplémentaire pour dépister, prévenir et éliminer les abus anticoncurrentiels.

La **Géorgie** (WP/40 et WP/42) présente ses vues sur la nécessité d'une libéralisation graduelle de la réglementation des tarifs, et sur le besoin d'aider les compagnies aériennes faibles des pays en développement au moyen d'accords commerciaux détaillés.

Le **Pakistan** (WP/56) pense que des mesures efficaces pour assurer une participation véritable devraient être en place avant que la libéralisation ne soit entreprise, et qu'un mécanisme qui permette de maintenir une saine concurrence doit être développé. La note recommande que la Conférence définisse des critères pour déterminer ce qui constitue un dumping de capacité ou une insuffisance de capacité.

Les **États-Unis** (WP/47) pensent qu'un des freins les plus efficaces au comportement anticoncurrentiel est le fonctionnement de forces du marché normales, sans distorsion, et que des mécanismes efficaces sont déjà en place, dont les lois sur la concurrence en général, ainsi que des arrangements transitoires appropriés et d'autres dispositions des accords bilatéraux sur les services aériens. Ils ne voient pas la nécessité d'élaborer de mécanismes de sauvegarde propres au secteur du transport aérien international.

Cinquante-trois États africains (WP/87) mettent en exergue les mécanismes pour la concurrence loyale qui sont sur le point d'être mis en place en Afrique pour permettre au continent de participer pleinement au transport aérien, et expriment leur accord quant aux conclusions et au projet de modèle de clause figurant dans la note WP/11.

Les **membres de la CAAC** (WP/70) reconnaissent l'importance d'un système garantissant une concurrence loyale dans un environnement libéralisé et la nécessité d'un code de conduite et d'un mécanisme de règlement des différends, et suggèrent que l'OACI actualise le code de conduite et les mesures de sauvegarde relatives à la concurrence loyale et qu'elle élabore un mécanisme de règlement des différends à inclure dans les modèles d'accord de services aériens.

Les **membres de la CLAC** (WP/99) présentent notamment leur position sur la concurrence et les mécanismes de protection, et estiment qu'il devrait y avoir des mécanismes de protection pour assurer les chances de concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien dans le processus de libéralisation.

L'**IATA** (WP/28) souligne l'importance et la nécessité du maintien de son système multilatéral des accords intercompagnies et demande aux États de l'appuyer et d'éviter sa fragmentation.

L'**ALADA** (WP/71 – note d'information) prend acte de la position de la CLAC sur cette question et considère qu'il est nécessaire de parvenir à un accord international pour l'application des lois sur la concurrence de manière à éviter une incertitude juridique à la lumière des nouveaux scénarios de concurrence ouverte.

2.3.2 Délibérations

2.3.2.1 Différents points de vue sont exprimés sur la nécessité de sauvegardes pour garantir une concurrence loyale lorsque les États s'engagent dans la libéralisation des services de transport aérien. Selon un de ces points de vue, la législation actuelle sur la concurrence devrait suffire pour cette tâche, mais, à ce sujet, il est indiqué que tous les États n'ont pas de lois sur la concurrence, et qu'en plus, il y a des différences dans la manière dont les États interprètent et appliquent ces lois. La prédétermination de la capacité et la double approbation des tarifs, ainsi que d'autres mesures ex ante et ex post, sont présentées comme moyens de prévenir des actions anticoncurrentielles, mais des préoccupations sont exprimées, selon lesquelles cette approche annulerait les avantages de la libéralisation. En outre, une liste détaillée prescrivant ce qui pourrait constituer un comportement anticoncurrentiel n'est pas considérée comme une bonne idée. Des efforts antérieurs pour quantifier les termes utilisés pour définir les actions anticoncurrentielles, telles que l'établissement d'un prix abusif et le dumping de la capacité, se sont révélés un échec, et il a été indiqué que ce qui pourrait constituer une concurrence déloyale dans un marché peut être une concurrence acceptable dans un autre.

2.3.2.2 Néanmoins, un grand nombre d'États en développement, faisant état du déséquilibre qui existe dans leurs économies et leurs compagnies aériennes par rapport à celles des États développés, estiment qu'il est nécessaire de disposer d'un mécanisme aéronautique pour assurer une concurrence loyale et protéger leur participation efficace et soutenue au transport aérien international. Le mécanisme proposé dans la note WP/11 du Secrétariat reçoit un ferme appui. Cependant, il faudrait veiller à ce que ce mécanisme de protection ne soit pas utilisé pour entraver la libéralisation ou aboutir à des pratiques d'avant la libéralisation telles que la détermination préalable de la capacité.

2.3.2.3 Un appui est également accordé à un code de conduite pour la concurrence loyale, qui serait fondé sur des principes généraux. À cet égard, il est noté que le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien avait auparavant traité de cette question.

2.3.2.4 Un appui est accordé au maintien du système multilatéral des accords intercompagnies de l'IATA à l'échelle mondiale, même s'il est dit qu'une augmentation du nombre et des opérations des transporteurs à faible coût ainsi que des alliances de compagnies aériennes semble miner le soutien de l'industrie pour ce programme qui occupe une place privilégiée dans la communauté internationale. Il est cependant indiqué, que le nombre de compagnies aériennes qui participent au système des accords intercompagnies reste élevé et que des efforts sont faits pour le rendre plus efficace.

2.3.3 Conclusions

2.3.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les mesures de sauvegarde visant à assurer une concurrence loyale au titre du point 2.3 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la libéralisation doit être accompagnée de mesures de sauvegarde appropriées pour assurer une concurrence loyale ainsi que la participation effective et durable de tous les États. Ces mesures devraient être une partie intégrante du processus de libéralisation et un outil évolutif correspondant aux besoins et aux phases de la libéralisation. Elles peuvent recouvrir l'introduction progressive de la libéralisation, les lois générales sur la concurrence et/ou des sauvegardes propres à l'aviation;
- b) les lois générales sur la concurrence peuvent être un instrument utile dans de nombreux cas, mais, étant donné les différences entre les régimes sur la concurrence, les divers degrés de libéralisation chez les États et le cadre réglementaire distinct du transport aérien international, il se peut qu'il faille des mesures de sauvegarde propres à l'aviation pour prévenir et éliminer la concurrence déloyale dans le transport aérien international. Cela peut se faire au moyen d'une liste de pratiques anticoncurrentielles convenue que les États pourraient employer et, au besoin, modifier ou compléter, comme des signes pour déclencher les actions réglementaires nécessaires;
- c) dans les cas où les lois nationales sur la concurrence sont appliquées au transport aérien international, il faudrait veiller à éviter les mesures unilatérales. Lorsqu'ils traitent de questions relatives à la concurrence mettant en cause des transporteurs aériens étrangers, les États devraient prendre dûment en compte les préoccupations des autres États concernés. Dans ce contexte, la coopération entre les États, et particulièrement entre les autorités chargées de la concurrence, ainsi qu'entre ces autorités et les autorités aéronautiques, s'est révélée utile pour faciliter la libéralisation et éviter les conflits;
- d) l'harmonisation des différents régimes sur la concurrence demeure un grand défi. Dans les cas où des différends résultent de l'emploi de mesures propres à l'aviation ou de l'application des lois sur la concurrence, les États devraient s'efforcer de les résoudre au moyen des mécanismes de consultation et de règlement des différends prévus dans les accords pertinents sur les services aériens, et, pour ce qui est des lois sur la concurrence, en se servant des éléments indicatifs de l'OACI à ce sujet qui figurent dans le document *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587, 1999);
- e) l'application extraterritoriale des lois nationales sur la concurrence peut compromettre les arrangements de coopération, que beaucoup considèrent comme essentiels à l'efficacité, à la régularité et à la viabilité du transport aérien international et dont certaines formes sont avantageuses pour les usagers comme pour les transporteurs aériens. En conséquence, lorsque des lois antitrust ou sur la concurrence s'appliquent à de tels arrangements, les décisions devraient tenir compte de la nécessité que la coopération entre les transporteurs se poursuive lorsqu'elle est à l'avantage des usagers et des transporteurs aériens, y compris en matière de services intercompagnies;

- f) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation, et actualiser ses éléments indicatifs sur la concurrence et les mesures de sauvegarde, là où cela est nécessaire et à la lumière de l'évolution de la libéralisation.

2.3.3.2 La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

«Sauvegardes contre les pratiques anticoncurrentielles

1. *Les Parties conviennent que les pratiques suivantes de la part de compagnies aériennes peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles éventuellement déloyales qui peuvent mériter d'être examinées de plus près :*
 - a) *l'imposition de tarifs sur des routes à des niveaux qui sont globalement insuffisants pour couvrir les coûts associés à la prestation des services auxquels ils se rapportent;*
 - b) *l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessives;*
 - c) *les pratiques en question sont appliquées durablement et non pas temporairement;*
 - d) *les pratiques en question ont une incidence économique négative importante sur une autre compagnie aérienne ou lui causent de graves préjudices;*
 - e) *les pratiques en question traduisent une intention apparente, ou ont comme effet probable de paralyser une autre compagnie aérienne, de l'exclure ou de l'évincer du marché;*
 - f) *un comportement dénotant un abus de position dominante sur une route considérée.*
2. *Si les autorités aéronautiques d'une des Parties considèrent qu'une opération ou des opérations envisagées ou menées par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal selon les indicateurs cités au paragraphe 1, elles peuvent demander une consultation en application de l'article __ (Consultations) en vue de résoudre le problème. Une telle demande sera accompagnée d'un avis sur ses raisons, et la consultation commencera dans les 15 jours suivant la demande.*
3. *Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le problème par voie de consultations, chacune peut invoquer le mécanisme prévu à l'article __ (Règlement des différends) pour régler le différend.»*

II^e PARTIE — VIABILITÉ ET PARTICIPATION

2.3.4 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/12) examine, dans le contexte d'une concurrence loyale et des protections assurées à cet effet, la question de la viabilité ou de la pérennité des transporteurs et de l'assurance des services, y compris la fourniture d'aides ou de subventions publiques. La note conclut, notamment, que les États devraient s'assurer que

les aides/subventions publiques destinées à la restructuration des transporteurs aériens et à l'assurance des services n'ont pas une incidence négative sur la concurrence en prenant des mesures transparentes et efficaces. Elle traite aussi des mesures de réglementation visant à garantir une participation effective et continue des pays en développement au transport aérien international et propose des dispositions réglementaires concernant la participation et les mesures préférentielles sous la forme d'un cadre pour une «annexe sur la transition».

Cinquante-trois États africains (WP/82) réitèrent la nécessité de mesures préférentielles sur une base non réciproque pour les pays en développement, qui a été confirmée par l'Assemblée à sa 32^e session. La note indique que la situation des pays en développement ne s'est toujours pas améliorée malgré les faits nouveaux survenus dans le transport aérien, et propose donc que l'OACI élabore une clause type sur les mesures préférentielles pour faciliter leur mise en œuvre.

2.3.5 Délibérations

2.3.5.1 Il y a un soutien pour réaffirmer la validité des mesures préférentielles. Il y a également un large appui pour les mesures visant à garantir la participation soutenue au transport aérien proposées dans la note WP/12 du Secrétariat, même s'il est dit que l'«Annexe sur la transition» n'est pas nécessaire si l'on peut modifier l'accord bilatéral existant ou son tableau de routes pour atteindre les mêmes objectifs.

2.3.5.2 Des aides aux compagnies aériennes qui soient transparentes et ne faussent pas la concurrence sont considérées comme un moyen acceptable pour soutenir la participation au transport aérien international. Compte tenu de l'importance du tourisme pour les pays les moins développés, il est fait valoir que des services aériens subventionnés pour des routes essentielles au développement touristique, semblables aux services aériens essentiels ou aux routes d'intérêt public dans les pays développés, seraient appropriés.

2.3.6 Conclusions

2.3.6.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la viabilité et la participation au titre du point 2.3 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) dans une situation de transition vers une libéralisation ou même dans un marché déjà libéralisé, certains États peuvent souhaiter continuer à fournir certaines formes d'assistance à leurs compagnies aériennes pour assurer la viabilité du secteur du transport aérien et répondre à leur souci légitime d'assurer des services. Cependant, les États devraient tenir compte du fait que la fourniture d'aides/subventions publiques qui donnent aux transporteurs aériens nationaux des avantages dont ne disposent pas les concurrents sur le même marché risque de fausser le commerce des services aériens internationaux et de constituer des pratiques concurrentielles déloyales;
- b) en l'absence de méthode de quantification acceptable et du fait de l'existence de diverses mesures non financières, il est très difficile d'estimer de façon précise l'aide publique dans toute son ampleur et l'incidence des aides publiques spécifiques sur la concurrence. Ceci étant, les États devraient reconnaître que toutes mesures prises contre les compagnies aériennes étrangères qui reçoivent des aides/subventions

publiques pourraient conduire à des mesures de rétorsion par l'État intéressé et compromettre la libéralisation en cours du transport aérien international;

- c) il peut y avoir des cas où l'aide publique peut produire des avantages économiques et/ou sociaux sous forme de restructuration des transporteurs aériens et d'assurance de services. Cependant, même dans ces cas particuliers, les États devraient prendre des mesures transparentes et efficaces, accompagnées de critères et de moyens clairs pour garantir que les aides/subventions n'ont pas d'incidence néfaste sur la concurrence dans le marché;
- d) les États devraient envisager la possibilité d'identifier et de permettre dans leurs relations de transport aérien une assistance aux services essentiels sur des routes spécifiées qui présentent un caractère de service public;
- e) pour assurer la participation effective et continue des pays en développement et pour faciliter le processus de libéralisation, les États devraient tenir compte dans leurs relations de transport aérien des intérêts et des besoins des États dont les transporteurs aériens sont moins compétitifs et, s'il y a lieu, leur accorder des mesures préférentielles et des mesures de participation. Ces mesures pourraient faire l'objet de l'«Annexe sur la transition» de leurs accords de transport aérien.

2.3.6.2 La Conférence convient que les États devraient prendre en considération les dispositions réglementaires ci-après, sous forme de cadre d'une «annexe sur la transition» assortie de notes explicatives, à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

ANNEXE SUR LA TRANSITION*

Les mesures transitoires ci-après expireront le (date) ou à toute date antérieure convenue par les Parties :

1. *Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de la Partie A (ou de chaque Partie) peut (peuvent/devra/devront) . . .*
2. *Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de la Partie A (ou de chaque Partie) peut (peuvent/devra/devront) . . . comme suit :*
 - a) *du (date) au (date), . . .;*
 - b) *du (date) au (date), . . .*
3. *Nonobstant les dispositions de l'article __ (ou de l'Annexe __), les dispositions ci-après régiront . . .*

*Notes explicatives

- a) la première clause servira lorsqu'un article particulier (ou une annexe) n'entre pas en vigueur immédiatement, mais est mis en œuvre de façon limitée durant la période de

transition. La deuxième est semblable à la première, mais prévoit des étapes. La troisième clause servira lorsqu'un article (ou une annexe) n'entre pas en vigueur immédiatement et qu'un régime différent est appliqué durant la période de transition;

- b) ce qui suit est une liste indicative sous la forme de cadre d'une annexe sur une transition, pour que les États s'en servent à leur discrétion dans des accords de transport aérien bilatéraux, régionaux ou plurilatéraux : nombre de compagnies aériennes désignées, critères de propriété et de contrôle, capacité et fréquence, routes et droits de trafic, partage de codes, vols affrétés, services intermodaux, tarifs, attribution de créneaux horaires et questions de droits auxiliaires telles que les services d'assistance en escale. La formulation de l'Annexe constitue un cadre, dans lequel les parties devront insérer un libellé. Le Doc 9587 de l'OACI contient des éléments sur des mesures de participation et des mesures préférentielles possibles.
-

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.4 : Intérêts des consommateurs

2.4.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/13) fait le point sur l'évolution récente des questions d'intérêts des consommateurs, particulièrement en ce qui concerne les droits des passagers aériens, et examine diverses options qui s'offrent à ce propos aux États et au secteur du transport aérien, à savoir la réponse concurrentielle, les engagements volontaires et les mesures d'ordre réglementaire. La note soulève aussi des questions liées aux divers régimes de réglementation (notamment le régime contractuel qui s'applique aux transporteurs aériens), et conclut que le rôle de suivi et de diffusion de l'information à ce sujet qu'assume l'OACI pourrait faciliter le processus devant conduire à une plus large harmonisation.

La **Géorgie** (WP/41) appelle à l'élaboration d'une «Convention sur les droits des passagers», dans laquelle les droits fondamentaux du passager apparaîtraient sous une forme unifiée.

Cuba (WP/53), considérant que le transport aérien a un caractère de service public et qu'il est nécessaire de protéger les intérêts des passagers dans le contexte de la libéralisation, recommande des mesures visant à protéger les passagers en ce qui concerne, notamment, les billets d'avion, les systèmes informatisés de réservation, le partage de codes, les assurances et les activités aéroportuaires.

Le **Pakistan** (WP/57) constate que l'OACI a élaboré des textes d'orientation sur les conditions de transport qu'il serait possible d'appliquer mondialement si les États estiment nécessaire que leurs compagnies aériennes et leurs prestataires de services les utilisent.

Les **membres de la CAAC** (WP/63) soulignent la nécessité de réglementations normalisées dans l'ensemble des États contractants, de manière à protéger les intérêts des consommateurs sur la base des dispositions de l'OACI. La note décrit aussi certains aspects négatifs qui ont des incidences néfastes sur les passagers et demandent davantage d'attention.

Les **membres de la CLAC** (WP/99) appellent l'attention sur les Recommandations A14-2 «Droits des usagers» et A15-7 «Critères et lignes directrices sur le service aux consommateurs et la qualité totale» qui ont été adoptées par la CLAC afin d'assurer la protection nécessaire des droits de l'utilisateur et d'obtenir des services optimaux de transport aérien et d'aéroport.

L'**ACI** (WP/95) expose les points principaux de ses politiques et activités visant à protéger les intérêts des passagers et invite instamment les États à mettre en œuvre dès que possible les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 de l'OACI — Facilitation, à protéger les intérêts des passagers et à encourager la libéralisation du transport aérien.

L'IACA (WP/33) invite instamment les États à être entièrement conscients des différences, sur les plans tant juridique qu'opérationnel, entre vols réguliers et vols d'affrètement, et à agir en conséquence. La note souligne l'importance de stimuler la concurrence, qui crée des occasions pour les consommateurs d'exercer leurs propres choix, plutôt que de renforcer la position du consommateur en imposant aux compagnies aériennes le fardeau d'un accroissement de leurs charges. Toutes mesures de réglementation devraient être entièrement justifiées et proportionnées.

L'UE, la CEAC et leurs États membres (WP/69 – note d'information) décrivent les Engagements à l'égard des Droits des Passagers élaborés par les organisations de compagnies aériennes et d'aéroports sous l'égide de la CEAC et de l'UE.

2.4.2 Délibérations

2.4.2.1 Il est noté qu'il y a des différences dans la façon d'aborder les droits et la protection du consommateur. Par exemple, les États qui considèrent que le transport aérien est incontestablement un service public ont tendance à se fier à des mesures de réglementation; d'autres États qui considèrent le transport aérien comme une activité essentiellement commerciale ont tendance à s'en remettre à la concurrence et, au moins initialement, à des mesures volontaires de la part des transporteurs aériens, complétées au besoin par des mesures de réglementation pour le respect des droits des consommateurs.

2.4.2.2 L'attention est appelée sur le fait que les compagnies aériennes à bas tarifs offrent à la fois des prix et des prestations inférieurs et que cela doit être pris en compte dans les mesures de protection des consommateurs. Il est important que les informations sur les conditions applicables soient mises clairement à la disposition du consommateur.

2.4.2.3 Les conclusions de la note WP/13 du Secrétariat sont appuyées. L'avis est émis que les règles européennes pour la protection du consommateur pourraient se révéler utiles dans les travaux futurs sur cette question et qu'une application mondiale des éléments d'orientation de l'OACI sur les conditions de transport pourrait être envisagée. Il est en outre proposé que l'OACI élabore des éléments d'orientation sur les obligations des transporteurs aériens vis-à-vis du consommateur.

2.4.2.4 La Conférence prend note de l'avis selon lequel la mise en œuvre des SARP concernant la facilitation protégerait les intérêts des passagers et encouragerait la libéralisation du transport aérien.

2.4.3 Conclusions

2.4.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les intérêts des consommateurs au titre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) comme point de départ, il est nécessaire que les États examinent attentivement quels sont les éléments des intérêts des consommateurs en matière de qualité du service qui sont traités de façon adéquate par les pratiques commerciales actuelles des compagnies aériennes (et des prestataires de services le cas échéant), et quels sont

ceux qu'il faudra traiter par la méthode réglementaire ou par celle de l'engagement volontaire* ;

- b) lorsque l'intervention gouvernementale est jugée nécessaire pour améliorer la qualité du service, il faut que les États trouvent un juste équilibre entre engagements volontaires et mesures réglementaires. Les États devraient s'en remettre de manière générale et initialement à des engagements volontaires pris par les compagnies aériennes (et les fournisseurs de services), et envisager des mesures réglementaires lorsque les engagements volontaires ne sont pas suffisants;
- c) lorsqu'ils mettent en œuvre de nouvelles mesures réglementaires, les États devraient réduire au minimum les différences de contenu et d'application des règlements qui ne sont pas indispensables. Les efforts pour réduire les différences éviteraient toute incertitude juridique potentielle qui pourrait découler de l'application extraterritoriale de lois nationales, sans diminuer le champ de la concurrence ni entraver les normes et procédures opératoires pour les activités intercompagnies;
- d) l'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation en matière d'engagements volontaires et de réglementation gouvernementale concernant les intérêts des consommateurs, en vue de fournir des renseignements utiles aux États pour contribuer au processus d'harmonisation. Cette veille devrait permettre à l'OACI de décider en temps utile si une certaine forme d'action à l'échelon multilatéral, telle que l'élaboration éventuelle d'un code de conduite mondial, est faisable ou nécessaire pour assurer l'harmonisation des mesures réglementaires.

* Note du Secrétariat.— La liste indicative ci-après de même que les conditions de transport et les conditions du contrat des compagnies aériennes pourraient servir de listes de pointage d'un grand nombre des questions d'intérêts des consommateurs que les États peuvent surveiller : 1) disponibilité des bas tarifs, y compris les tarifs sur site Web; 2) règles de réservation, de billetterie et de remboursement; 3) publicité; 4) conditions commerciales et opérationnelles des compagnies; 5) procédures d'enregistrement; 6) traitement des retards et des annulations de vol ainsi que des refus d'embarquement, et indemnisations; 7) traitement des bagages et responsabilité; 8) communication des performances en exploitation telles que la ponctualité et les plaintes; 9) assistance aux passagers handicapés ou à besoins spéciaux (c.-à-d. personnes à mobilité réduite). Le Doc 9626 révisé de l'OACI traitera de ces questions.

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.5 : Distribution des produits

2.5.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/14) passe en revue les changements rapides et fondamentaux que connaît la distribution des produits des compagnies aériennes et examine les faits nouveaux concernant l'industrie et les activités réglementaires, en mettant l'accent sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) et sur l'Internet. Il aborde la question des réactions d'ordre réglementaire à l'utilisation de l'Internet, et des incidences sur la protection des consommateurs, sur la concurrence dans l'industrie et sur la participation. Il analyse également l'applicabilité du Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des SIR, et avance que ce code s'applique déjà potentiellement à l'Internet, même s'il y a plusieurs cas qu'il ne couvre pas.

Le **Pakistan** (WP/57) déclare qu'un traitement non discriminatoire dans les SIR est important pour toutes les compagnies aériennes, et souligne que les transporteurs des pays en développement devraient recevoir un traitement juste et équitable dans les SIR sur les marchés étrangers.

Cinquante-trois États africains (WP/77) soulignent la nécessité d'une réglementation continue des SIR en dépit de l'évolution actuelle du secteur de la distribution des produits des compagnies aériennes. Ils constatent également que la technologie de l'Internet en est encore à ses débuts et que de nombreuses compagnies aériennes des pays en développement ont eu des difficultés à tirer pleinement parti de ces progrès.

Les **membres de la CAAC** (WP/62) passent en revue la question de la distribution des produits des compagnies aériennes et du retrait de toutes les restrictions imposées par certains États à la vente directe de ces produits, à la lumière de l'évolution actuelle de la vente et de la commercialisation des services de transport aérien par l'Internet et par les SIR. La note souligne aussi le nécessité de garantir la neutralité des serveurs de systèmes et de protéger les consommateurs dans les arrangements intercompagnies et les arrangements de partage de codes, notamment par l'application des éléments d'orientation de l'OACI sur les SIR.

Les **membres de la CAAC** (WP/107) expriment leurs préoccupations au sujet de certaines approches visant à amender les codes actuels sur les SIR, qui risquent de créer de la discrimination parmi les compagnies aériennes et de faire obstacle à une concurrence loyale. De plus, la note propose l'achat collectif de bandes de données d'information sur les marchés, et elle propose aussi que l'on définisse de façon appropriée le mot «groupe» afin de permettre aux petites compagnies d'avoir accès aux mêmes informations que les grandes.

Les **membres de la CLAC** (WP/99) soulignent que les États devraient utiliser le Code de l'OACI sur les SIR et inclure un modèle de clause type dans leurs accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens. Ils demandent également aux États d'afficher les tarifs des compagnies aériennes sur l'Internet, auquel les utilisateurs pourraient accéder pour trouver facilement des renseignements sur les tarifs.

L'ALADA (WP/71 – note d'information) recommande que les questions particulières de «droits auxiliaires» relatives aux SIR soient considérées comme des outils pour la diffusion du transport aérien, en tenant compte de l'application du traitement dit national au sein du groupe régional, au titre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).

2.5.1 Délibérations

2.5.2.1 Les conclusions de la note WP/14 du Secrétariat reçoivent un large appui. Puisque certains États (et un groupe d'États) ont revu les codes/règlements nationaux et régionaux existants sur les SIR pour tenir compte des nouvelles technologies électroniques, dont l'Internet, il est jugé nécessaire que l'OACI continue de suivre cette question.

2.5.2.2 La Conférence note que les progrès de la technologie de l'Internet ne sont pas répartis de façon égale et que de nombreuses compagnies aériennes des pays en développement n'ont pas encore pu en bénéficier. Elle s'inquiète tout particulièrement des effets néfastes que l'inaccessibilité des bandes de données d'information sur les marchés ainsi que l'amendement des principes des codes/règlements SIR existants risquent d'avoir sur la concurrence. Elle est donc d'avis que la réglementation des SIR reste nécessaire pour assurer un traitement juste et équitable, la neutralité, la facilité d'accès et la transparence et pour éviter toute discrimination. Il est aussi soulevé la question des mesures unilatérales imposées par d'autres États, qui empêchent des transporteurs de participer aux SIR.

2.5.2.3 Il est indiqué que les coûts d'utilisation des SIR ont poussé les compagnies aériennes à se tourner vers un nouveau réseau de distribution, à savoir l'Internet, ce qui aurait des répercussions sur les agences de voyages. Bien que les codes/règlements SIR existants ne régissent pas spécifiquement l'Internet, il est proposé que les États appliquent à l'Internet les lois générales sur la concurrence.

2.5.2 Conclusions

2.5.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la distribution des produits au titre du point 2.5 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) les principes du Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) devraient être considérés comme un cadre de référence pour la réglementation des SIR dans les États contractants, ainsi que dans tout code de conduite de caractère régional. Les États devraient veiller à ce que les amendements de ces règlements ou codes de conduite ne soient pas contraires aux principes de transparence, d'accessibilité et de non-discrimination;
- b) s'il y a plusieurs cas où le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des SIR n'a pas de dispositions applicables par suite des changements survenus dans ce secteur d'activité ou dans la réglementation, le champ d'application de ce code permet déjà de l'appliquer à l'Internet, et les États peuvent partir de là comme ils le désirent en fonction de leur situation propre;
- c) les États devraient étudier la nécessité de faire en sorte que les systèmes fondés sur l'Internet fournissent aux consommateurs une information complète et non trompeuse et assurent aux compagnies aériennes des possibilités d'utilisation comparables à celles qu'elles ont avec les SIR mondiaux classiques, selon les besoins;

-
-
- d) même si l'on ne voit pas encore bien s'il faut adopter de nouvelles réglementations régissant la distribution des produits des compagnies aériennes par l'Internet, certains États ont étudié activement la question dans le cadre des règles ou règlements existant sur les SIR ainsi que de la législation sur la concurrence et sur la protection des consommateurs. L'OACI devrait continuer à suivre de près l'évolution de la situation et à diffuser des renseignements à ce sujet, et maintenir à l'étude l'utilité de son Code sur les SIR.
-

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.6 : Règlement des différends

2.6.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/15) souligne la nécessité d'un mécanisme de règlement des différends efficace et rapide, pouvant s'appliquer aux divers types de différends qui surviennent dans un environnement libéralisé, aux niveaux bilatéral ou régional/plurilatéral. La note propose à titre d'option un modèle de clause relative à un mécanisme de médiation s'ajoutant aux processus traditionnels de consultation et d'arbitrage, qui se fonde sur les travaux antérieurs de l'OACI et qui n'affecte pas le droit des parties à avoir accès à d'autres mécanismes de règlement dans le cadre des accords sur les services aériens, y compris les lois sur la concurrence.

Le **Pakistan** (WP/57) fait remarquer que le mécanisme de règlement des différends doit être développé davantage et souligne la nécessité d'un mécanisme sûr, qui réponde aux préoccupations des États en développement et comprenne des critères spécifiques de sélection des groupes d'experts pour le règlement des différends.

Cinquante-trois États africains (WP/78) appellent l'attention sur les mécanismes mis en place en Afrique pour permettre une médiation et trouver rapidement une solution aux conflits. La note souligne aussi la nécessité d'adopter une approche globale pour résoudre les différends découlant d'une concurrence accrue et propose que le projet de modèle de clause sur le règlement des différends présenté dans le WP/15 soit adopté.

L'**IATA** (WP/29) reconnaît que la libéralisation du transport aérien a des effets sur le type de différends et la nature des parties en cause et que les mécanismes traditionnels de consultation et d'arbitrage pourraient ne plus être adéquats. La note propose un processus accéléré respectant des délais stricts, qui ferait appel à un médiateur ou à un comité de règlement des différends, les parties convenant de critères clairs pour appliquer les décisions du médiateur ou du comité et accepter la possibilité de contre-mesures proportionnelles dans le cas où une décision du comité ne serait pas appliquée.

L'**ALADA** (WP/71 – note d'information) indique la nécessité d'étudier des mécanismes alternatifs de règlement des différends dans le cadre du droit aéronautique, car ils sont essentiels pour l'intégration régionale de tous les pays.

2.6.2 Délibérations

2.6.2.1 Le modèle de clause relative à un mécanisme de règlement des différends qui figure dans la note WP/15 du Secrétariat reçoit un large appui. Cette clause est considérée comme une option qui permettrait aux États de résoudre les différends de façon plus efficace et plus rapide. Un tel mécanisme intermédiaire entre des consultations qui traînent en longueur et un arbitrage coûteux serait avantageux pour les États qui évoluent dans le sens d'une libéralisation de leurs services aériens et créerait un climat de confiance pour ce processus. Le mécanisme devrait être suffisamment large pour inclure tout l'éventail des différends qui pourraient survenir dans un contexte libéralisé.

2.6.2.2 Il est exprimé l'avis que les parties devraient s'efforcer d'appliquer la décision du médiateur ou du groupe d'experts et qu'il ne faudrait pas surestimer les avantages ni ignorer les aspects

négatifs que le mécanisme pourrait avoir. La Conférence estime cependant que, pour être efficace, la médiation devrait encourager les parties à s'engager à appliquer toute éventuelle décision, à moins que le processus ne serve qu'à déterminer les faits.

2.6.2.3 Des préoccupations sont exprimées à propos des délais indiqués dans le projet de mécanisme, qui peuvent sembler inappropriés pour assurer en temps utile le règlement de certains types de différends tels que des situations où interviennent des questions de sécurité et de sûreté. Il est reconnu par ailleurs que la fixation de délais pour l'application de la décision peut éviter d'éventuels abus.

2.6.3 Conclusions

2.6.3.1 Sur la base de la documentation et des délibérations sur le règlement des différends au titre du point 2.6 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) dans un environnement libéralisé, de nouveaux types de différends peuvent survenir par suite de la concurrence accrue et des nouvelles forces du marché et, en conséquence, il est nécessaire que les États règlent ces différends de façon plus efficace et plus rapide;
- b) les États et le secteur du transport aérien ont besoin d'un mécanisme sur les différends qui :
 - 1) crée un climat de confiance et favorise une libéralisation comportant des sauvegardes et la participation des États en développement;
 - 2) soit adapté aux particularités du fonctionnement et de l'activité concurrentielle du transport aérien international;
 - 3) fasse en sorte que les intérêts des tierces parties directement concernées par un différend puissent être pris en compte;
 - 4) soit transparent pour les parties intéressées directement concernées par le différend et leur permette d'accéder à temps et utilement à l'information pertinente.

2.6.3.2 La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

«Article X : Règlement des différends

- ...
- x. *Tout différend qui ne peut être réglé par des consultations pourra, à la demande de l'une ou l'autre [toute] Partie à l'accord, être soumis à un médiateur ou à un groupe d'experts pour le règlement des différends. Il pourra être fait appel à un tel médiateur ou groupe d'experts pour une médiation, pour déterminer la nature du différend ou pour recommander une réparation ou une solution du différend.*

x. *Les Parties s'entendront à l'avance sur le mandat du médiateur ou du groupe d'experts, les critères ou principes directeurs et les modalités d'accès au médiateur ou au groupe d'experts. Elles envisageront aussi, si nécessaire, la prise de mesures provisoires ainsi que la possibilité de participation de toute tierce partie qui pourrait être directement touchée par le différend, en ayant à l'esprit l'objectif et la nécessité d'un processus simple, adapté et rapide.*

x. *Un médiateur ou les membres d'un groupe d'experts peuvent être nommés à partir d'une liste d'experts en aviation dûment qualifiés tenue par l'OACI. La sélection de l'expert ou des experts sera achevée dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de soumission du différend à un médiateur ou à un groupe d'experts. Si les Parties n'arrivent pas à s'entendre sur la sélection d'experts, la sélection pourra être confiée au Président du Conseil de l'OACI. Tout expert auquel il est fait appel pour ce mécanisme devrait être compétent dans le domaine général du différend.*

x. *La médiation devrait être achevée dans les soixante (60) jours suivant l'engagement du médiateur ou du groupe d'experts; la détermination, y compris les recommandations le cas échéant, devrait être rendue dans les soixante (60) jours de l'engagement de l'expert ou des experts. Les Parties peuvent convenir à l'avance que le médiateur ou le groupe d'experts pourra accorder des mesures provisoires au plaignant, si elles sont demandées, auquel cas une détermination sera initialement établie.*

x. *Les Parties coopéreront de bonne foi pour faire avancer la médiation et seront liées par la décision ou la détermination établie par le médiateur ou le groupe d'experts, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Si les Parties conviennent d'avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour régler le différend.*

x. *Les frais de ce mécanisme seront estimés initialement et répartis également, mais avec la possibilité de révision de la répartition dans le cadre de la décision finale.*

x. *Ce mécanisme s'entend sans préjudice de la poursuite de l'utilisation du processus de consultation, du recours ultérieur à l'arbitrage ou de la résiliation en vertu de l'article __.»*

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.7 : Transparence

2.7.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/16) souligne l'importance de la transparence dans le transport aérien international, surtout dans un environnement libéralisé; il explique que la transparence est un principe fondamental de la Convention de Chicago, dont l'article 83 établit l'obligation des États d'enregistrer «immédiatement» au Conseil leurs accords et arrangements aéronautiques, et il fait l'analyse de divers problèmes liés à un tel principe. Il propose, comme moyen d'améliorer l'enregistrement des accords auprès de l'Organisation, un modèle de clause type qui désigne l'État qui serait responsable de l'enregistrement et recommande que l'enregistrement se fasse dès la signature de l'accord.

Le **Pakistan** (WP/57) trouve que le caractère confidentiel des protocoles d'accord ne favorise pas la transparence et exprime des doutes sur la possibilité d'amélioration dans ce domaine.

Les **États-Unis** (WP/46) sont d'avis que, dans le cadre des procédures réglementaires de l'aviation civile internationale aux niveaux national et régional, la transparence est un élément essentiel du processus de libéralisation et favorise l'équité et l'égalité des chances aux fins de concurrence. Les États devraient donc adopter et appliquer des principes de transparence tels que les normes de transparence de l'APEC, qui visent à assurer que les règlements, les procédures et les décisions administratives des États sont publiés et largement diffusés et que les parties intéressées sont informées et ont la possibilité de participer aux procédures administratives qui touchent leurs intérêts

Les **membres de la CLAC** (WP/99) estiment que les États devraient appliquer intégralement les dispositions de l'article 83 de la Convention de Chicago et expliquent que, dans le cadre de la CLAC, la collecte et la diffusion de renseignements sur les accords sont des activités permanentes, qui facilitent la révision continue des instruments relatifs à la situation du transport aérien international.

2.7.2 Délibérations

2.7.2.1 La Conférence reconnaît l'importance de promouvoir et de renforcer la transparence dans un environnement libéralisé, ainsi que l'obligation des États d'enregistrer leurs accords sur les services aériens en vertu de l'article 83 de la Convention de Chicago. Pour ce qui est du modèle de clause type proposé dans la note WP/16 du Secrétariat, la Conférence convient de la nécessité d'identifier la partie responsable de l'enregistrement. Par contre, la formule figurant dans ce modèle, selon laquelle l'enregistrement se fera dès la signature, risque d'être incompatible avec les dispositions constitutionnelles de certains États relatives à la ratification et à l'entrée en vigueur des accords. Cette formule empêcherait ces États d'enregistrer les accords tant que le processus n'aura pas pris fin.

2.7.2.2 Il est reconnu que rendre les textes des accords enregistrés accessibles sur le site Web de l'OACI favoriserait la transparence, mais cela impliquerait un gros investissement de temps. Il est également jugé qu'il serait utile que l'OACI informe les États contractants des sites Web nationaux officiels qui contiennent les accords sur les services aériens et d'autres renseignements connexes.

2.7.3 Conclusions

2.7.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la transparence au titre du point 2.7 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) la transparence devrait être considérée comme un objectif à poursuivre dans le cadre réglementaire et comme un élément essentiel du processus de libéralisation. Une amélioration de la transparence est profitable pour les États et les parties intéressées au sein du système de réglementation;
- b) eu égard à la libéralisation en cours dans le transport aérien international et à la nécessité de permettre à l'OACI de remplir son rôle de chef de file dans l'élaboration des orientations de politique, plusieurs démarches faisant intervenir les États peuvent contribuer à rendre le régime de réglementation plus transparent, notamment les suivantes :
 - 1) les États devraient enregistrer auprès de l'OACI tout accord relatif aux services aériens, conformément à l'obligation que leur en fait l'article 83 de la Convention de Chicago;
 - 2) les États devraient, de façon prioritaire, revoir leurs procédures internes et, dans le cadre de l'obligation qui leur incombe aux termes de l'article 83, mettre au point des moyens pratiques d'améliorer leur processus d'enregistrement. S'ils ne l'ont déjà fait, ils pourraient envisager de confier à un fonctionnaire ou à un service la responsabilité de l'enregistrement des accords auprès de l'OACI;
 - 3) les États devraient envisager de faire un meilleur usage des moyens électroniques de diffusion de l'information, tels que les sites Web gouvernementaux, pour les renseignements sur l'état de la libéralisation de leur transport aérien qui sont publics, ainsi que pour afficher les renseignements ou les textes de leurs arrangements pertinents sur les services aériens;
- c) l'OACI devrait continuer d'encourager les États à se conformer à leur obligation d'enregistrer tous les accords et arrangements, à assurer l'efficacité du système d'enregistrement ainsi qu'à rendre la base de données sur les accords enregistrés plus accessible et utile pour les États et le public;
- d) la transparence devrait aussi être recherchée dans le cadre de la réglementation nationale et régionale et les États devraient être invités à adopter et à appliquer les principes de transparence tels que ceux qui sont énoncés dans les normes de transparence de l'APEC*, à l'égard des mesures réglementaires nationales et régionales concernant l'aviation civile internationale.

2.7.3.2 La Conférence convient que les États devraient prendre en considération le modèle de clause ci-après à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens.

* Note du Secrétariat.— Le texte des normes de transparence de l'APEC se trouve sur le site Web de l'APEC à : http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImpITranspStand.html.

«Article X : Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord, et tout amendement qui pourra y être apporté, sera enregistré dès son entrée en vigueur auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par [nom de la Partie chargée de l'enregistrement].»

Point 3 : Étude du modèle d'accord sur les services aériens**3.1 : Modèle complet d'accord sur les services aériens****3.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/17 et Additif) présente des versions bilatérale et régionale/plurilatérale du Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) destiné à guider les États, qui pourront s'en servir (de façon sélective, en l'adaptant ou intégralement) dans leurs relations de transport aérien. Fondé sur des éléments d'orientation et modèles de clause OACI ainsi que sur des accords et arrangements bilatéraux et régionaux/plurilatéraux existants, ce document se veut un outil pratique destiné à aider les États dans le processus de libéralisation.

Le **Pakistan** (WP/57) note que le TASA est un document que les États qui souhaitent libéraliser auraient la faculté d'utiliser.

Les **États-Unis** (WP/90 – note d'information) présentent leur modèle d'accord bilatéral de «ciel ouvert», l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international entre sept États de l'APEC («MALIAT» ou accord «de Kona») et le Protocole relatif à l'accord «de Kona» comme des exemples utiles d'instruments de libéralisation récents.

L'**IFALPA** (WP/34 – note d'information) présente des renseignements sur les principes concernant la propriété et le contrôle, les droits de septième liberté et l'affrètement avec équipage, à prendre en compte dans le TASA.

3.1.2 Délibérations

3.1.2.1 Le concept et le contenu des TASA sont fortement appuyés et approuvés. Selon les États, il s'agit d'un instrument utile pour les options et approches qu'il contient, qui leur permettent d'adopter une approche équilibrée de la libéralisation. Il est également estimé que les TASA apporteront de la flexibilité et faciliteront l'harmonisation de la formulation et des pratiques utilisées dans les relations relatives aux services aériens.

3.1.2.2 En tant que documents évolutifs, les TASA pourraient être adaptés et actualisés en fonction de l'expérience acquise en matière de libéralisation. En outre, il est important que les États informent l'OACI de leur expérience dans ce domaine et de leur utilisation des TASA. De son côté, l'OACI devrait diffuser un résumé des réactions des États sur l'utilisation des TASA.

3.1.3 Conclusions

3.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur l'étude du modèle d'accord sur les services aériens au titre du point 3.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) tout en renforçant le rôle qu'a l'OACI d'élaborer à l'intention des États des éléments de politique sur la réglementation économique du transport aérien international, la réalisation des modèles d'accord sur les services aériens (TASA) vise à faciliter le processus de libéralisation;

-
-
- b) les TASA sont des documents de base pratiques pour la libéralisation, dont les États pourront se servir comme ils l'entendent dans leurs relations en matière de services aériens ainsi que dans l'élaboration de leurs approches et de leurs options, et constituent ainsi un bon outil dans le processus de libéralisation. Les TASA sont des documents «évolutifs» qu'il faut continuer à développer, particulièrement par des éléments supplémentaires sur leur application, afin de procurer aux États des éléments complets pour faciliter la libéralisation et améliorer l'harmonisation des accords sur les services aériens sur les plans de la formulation et de l'approche;
 - c) il faudrait encourager les États à se servir des TASA dans leurs relations bilatérales, régionales ou plurilatérales et à fournir à l'OACI des retours d'expérience sur cette utilisation;
 - d) l'OACI devrait continuer à suivre de près l'expérience d'ordre réglementaire des États et des régions concernant la libéralisation et l'utilisation des TASA. Elle devrait diffuser auprès des États les renseignements utiles sur cette expérience et apporter une aide pour l'utilisation et l'application des TASA.
-

Point 4 : Examen d'un cadre général pour la libéralisation sur le long terme**4.1 : Mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation****4.1.1 Documentation**

Le **Secrétariat** (WP/18) traite du rôle de l'OACI en matière de facilitation de la libéralisation et propose que le rôle futur de l'Organisation en matière de réglementation économique soit axé sur l'élaboration d'orientations de politique pour la libéralisation économique et sur la promotion et la fourniture d'assistance aux États pour exploiter la libéralisation à leur avantage général. Dans ses relations avec l'OMC, l'OACI devrait continuer d'appeler l'attention sur sa politique en matière de commerce des services, en insistant sur les liens et les relations réciproques entre la sécurité, la sûreté et la réglementation économique, ainsi que sur son approche axée sur l'assistance aux États dans le processus de libéralisation. Dans la note WP/22, le Secrétariat présente en outre un projet de révision du Doc 9626 de l'OACI.

La **Géorgie** (WP/43) explique qu'un document exhaustif sur l'expérience acquise en matière de libéralisation est nécessaire.

Le **Pakistan** considère que les arrangements cadres bilatéraux et multilatéraux peuvent coexister et que lorsque les États sous-développés atteignent un certain niveau de développement, ils peuvent progressivement passer à un cadre multilatéral.

L'**Uruguay** (WP/109) considère qu'il ne faudrait pas élargir l'application de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'AGCS et qu'il faudrait éviter la redondance en ce qui concerne les tâches déjà assignées à l'OACI.

L'**OMT** (WP/32), constatant qu'en général le transport aérien à destination et en provenance des marchés des pays les moins développés (PMD) a des coûts élevés, des prix élevés et de faibles niveaux de service qui empêchent une croissance durable du tourisme, propose un programme de coopération conjoint avec l'OACI et d'autres acteurs afin d'étudier la possibilité d'utiliser sur ces marchés des mécanismes pour financer le développement du transport aérien s'inspirant des programmes de services aériens essentiels et de routes d'intérêt public des pays industrialisés, comme moyen de stimuler la croissance du tourisme.

La **CCI** (WP/35 – note d'information) explique pourquoi elle est favorable à une approche pragmatique de différentes voies possibles pour une libéralisation plus poussée qui pourrait être suivie en parallèle et de façon complémentaire et qui comprendrait la libéralisation dans le cadre bilatéral, l'approche par secteurs pionniers, le multilatéralisme progressif (plurilatéralisme) et le multilatéralisme total.

L'**IFALPA** (WP/34 – note d'information) explique pourquoi tout programme de travail que la Conférence élaborerait devrait reconnaître explicitement que les salariés des compagnies aériennes sont une des parties prenantes dont les intérêts doivent être pris en compte dans l'évaluation de toute proposition de changement du système réglementaire.

4.1.2 Délibérations

4.1.2.1 Un large appui est exprimé pour le rôle de chef de file de l'OACI dans le transport aérien international et pour l'idée qu'elle poursuive ses travaux sur la réglementation économique, en les recentrant sur la libéralisation et sur l'assistance aux États contractants pour en exploiter les avantages. L'OACI devrait continuer à coopérer avec toutes les autres organisations qui interviennent dans la libéralisation du transport aérien international, mais le premier rôle en matière de réglementation économique devrait rester acquis à l'OACI, dont la responsabilité pour tous les aspects de l'aviation civile internationale assure une approche coordonnée et cohérente. Il est dit cependant que, pour certains États, d'autres organisations telles que l'OMC ont un rôle à jouer dans certains domaines du transport aérien.

4.1.2.2 La promotion par l'OACI de la libéralisation, qui permet que chaque État choisisse sa propre voie et son propre rythme, est jugée préférable à une approche multilatérale. Il est estimé que l'OMC n'offre pas aux États en développement une voie favorable pour poursuivre une libéralisation graduelle, progressive et ordonnée avec une participation soutenue de leur part au transport aérien international. L'avis est cependant exprimé que l'OMC et son Annexe à l'AGCS sur les services de transport aérien offrent une autre perspective pour la libéralisation du transport aérien qu'il ne faut pas perdre de vue, et que l'OACI devrait collaborer de façon positive avec cette organisation pour renforcer la libéralisation.

4.1.2.3 La Conférence appuie largement l'idée d'un rôle futur de l'OACI comme forum où les États pourraient échanger des droits d'accès aux marchés. L'Organisation devrait approfondir la question, étant entendu que l'utilisation de ce forum par les États serait volontaire et que l'OACI aurait là un rôle de lieu de rencontre, qui serait par nature celui de facilitateur.

4.1.2.4 Un large appui est exprimé pour l'étude de mécanismes pour financer le développement du transport aérien vers les PMD afin de stimuler le tourisme, proposée dans le WP/32, et il est estimé que l'OACI devrait coopérer avec l'OMT à ce projet, sous réserve qu'il y ait accord sur la méthodologie proposée.

4.1.3 Conclusions

4.1.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur les mécanismes pour faciliter une plus grande libéralisation au titre du point 4.1 de l'ordre du jour, la Conférence conclut ce qui suit :

- a) au fil des ans, les travaux de l'OACI sur la réglementation économique se sont intensifiés, les États se tournant vers l'Organisation pour des orientations de politique et de l'assistance, en particulier en réponse à la mondialisation et à la libéralisation d'un marché du transport aérien en rapide évolution;
- b) il est nécessaire que le rôle de l'OACI en matière de réglementation économique soit recentré afin de donner une impulsion mondiale à la réforme d'ordre réglementaire et à la libéralisation. Les orientations de politique de l'OACI, sur lesquelles s'appuient les États, devraient être axées en particulier sur la libéralisation, et l'Organisation devrait faciliter et promouvoir le processus de libéralisation à travers ses travaux et dans son assistance aux États;
- c) dans une perspective de long terme, l'OACI devrait explorer la faisabilité et les avantages qu'il pourrait y avoir à ce qu'elle serve de centre mondial de rencontres et d'échanges, où elle fournirait les installations et services et l'expertise qui pourraient

être nécessaires pour permettre aux États de discuter et d'échanger des droits d'accès aux marchés, aux niveaux bilatéral et/ou plurilatéral;

- d) dans ses relations avec toutes les organisations qui s'intéressent aux questions de réglementation mondiale ou qui interviennent dans ce domaine, l'OACI devrait coopérer pour faire en sorte que son mandat et son rôle ainsi que les intérêts plus larges de la communauté aéronautique soient pris en compte par ces organismes. De plus, l'Organisation et ses États contractants devraient assurer une coordination avec ces organisations pour harmoniser les efforts au niveau mondial et éviter qu'ils ne fassent double emploi. Comme objectif supérieur dans ses relations avec les autres organisations intervenant dans la réglementation économique du transport aérien international, l'OACI devrait veiller à ce que la sécurité et la sûreté ne soient pas compromises.

4.1.4 Recommandation

RECOMMANDATION 2 — RÔLE FUTUR DE L'OACI ET RELATIONS AVEC L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

LA CONFÉRENCE RECOMMANDE :

- a) que le rôle futur de l'OACI en matière de réglementation économique soit axé sur l'élaboration d'orientations de politique pour une libéralisation économique qui permette aux États de choisir leur propre voie et leur propre rythme et garantisse la sécurité et la sûreté du transport aérien international. Ce rôle devrait aussi comprendre la facilitation, la promotion et la fourniture d'assistance aux États pour qu'ils tirent de la libéralisation l'avantage le plus large;
- b) que, dans ses relations avec l'OMC, l'OACI continue d'appeler l'attention sur sa politique en matière de commerce des services, telle qu'elle figure actuellement dans la Recommandation A33-19, en insistant sur les liens et les relations réciproques entre la sécurité, la sûreté et la réglementation économique et sur l'accent que l'Organisation met sur la facilitation, la promotion et l'assistance aux États dans le processus de libéralisation.
-

Point 4 : Examen d'un cadre général pour la libéralisation sur le long terme
4.2 : Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international

4.2.1 Documentation

Le **Secrétariat** (WP/19) présente un projet de Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international que la Conférence est invitée à adopter. La Déclaration constituerait un résultat de la Conférence distinct des diverses conclusions et recommandations sur des sujets précis examinés au titre des points de l'ordre du jour précédents. Le projet de Déclaration vise à être un énoncé cohérent fait par la communauté aéronautique internationale au sujet de la libéralisation en cours et s'adressant à un public beaucoup plus large que la seule communauté de l'aviation. Il établit des principes fondamentaux destinés à guider le développement futur de l'aviation civile internationale pendant de nombreuses années. La note sollicite des observations sur le projet afin de l'améliorer. Conformément à la méthode convenue, le **Secrétariat** (WP/24) présente par la suite un projet de Déclaration révisé qui tient compte des observations reçues en grand nombre des délégations à la Conférence.

Le **Pakistan** (WP/55 – note d'information) expose ses vues sur le projet de Déclaration, qui sont de favoriser une approche graduelle de la libéralisation et la coexistence des régimes bilatéral, régional et multilatéral, de souligner les principes d'égalité des chances et de non-discrimination ainsi que d'appuyer le rôle de l'OACI pour promouvoir les objectifs de l'aviation civile.

L'**IFALPA** (WP/34 – note d'information) veut faire reconnaître la contribution des employés des compagnies aériennes à la sécurité et à la croissance du transport aérien, ainsi que la nécessité de faire en sorte que les besoins et les intérêts de ces personnels soient pris en compte dans l'élaboration de la Déclaration.

4.2.2 Délibérations

4.2.2.1 Il est exprimé de nombreux appuis au projet de Déclaration révisé présenté dans la note WP/24 du Secrétariat. La Conférence juge le texte cohésif, clair et bien équilibré, et qu'il prend en compte dans la mesure du possible les apports vastes et constructifs qui ont été reçus. Sous réserve d'une modification qu'il est convenu d'apporter à la formulation de deux paragraphes et de quelques amendements linguistiques ou de forme (notamment pour mieux aligner le texte sur celui des résolutions de l'Assemblée en vigueur), le contenu répond pleinement à l'objectif d'établir une déclaration de la communauté aéronautique internationale représentée à la Conférence qui soit à la fois tournée vers l'extérieur et axée sur l'avenir et qui offre une perspective mondiale.

4.2.3 Déclaration

4.2.3.1 La Conférence adopte en conséquence par acclamation le texte final suivant :

DÉCLARATION DE PRINCIPES GÉNÉRAUX POUR LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

La Conférence mondiale de transport aérien sur les défis et les promesses de la libéralisation, convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège de Montréal du 24 au 28 mars 2003 et à laquelle ont participé 145 États et 26 organisations :

Rappelant les nobles buts du *Préambule* de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago),

Consciente de l'importance du rôle du transport aérien international et de sa contribution au développement national et à l'économie mondiale,

Soulignant l'importance cruciale de la sécurité et de la sûreté du transport aérien international,

Notant les changements qu'a connus l'environnement réglementaire et opérationnel du transport aérien international depuis la quatrième Conférence mondiale de transport aérien de 1994 par suite du développement économique, de la mondialisation, de la libéralisation et de la privatisation, ainsi que la nécessité d'une évolution constante de la réglementation pour faciliter le changement d'ordre commercial dans l'industrie du transport aérien tout en assurant la poursuite du développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans l'ensemble du monde,

Réaffirmant que les principes fondamentaux de souveraineté, d'égalité des chances et d'équité, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la Convention de Chicago ont bien servi le transport aérien international et demeurent la base du développement futur de l'aviation civile internationale,

DÉCLARE que :

1. Principes de base

1.1 L'OACI et ses États contractants, en concertation avec le secteur du transport aérien et les autres parties prenantes de l'aviation civile, s'appliqueront à faire en sorte que le transport aérien international continue de se développer d'une manière qui :

- a) assure des niveaux élevés de sécurité et de sûreté et les améliore;
- b) favorise la participation effective et durable de tous les États au transport aérien international et à ses bienfaits, en respectant la souveraineté nationale et l'égalité des chances;
- c) prenne en considération les différences de niveau de développement économique entre les États en maintenant le principe de la «communauté d'intérêts» et en instaurant des mesures préférentielles pour les pays en développement;
- d) procure des infrastructures de soutien adéquates à un prix raisonnable;

- e) facilite la mobilisation de ressources, particulièrement pour les pays en développement;
- f) permette la croissance sur une base économiquement durable, appuyée par l'adaptation de l'environnement réglementaire et opérationnel;
- g) contribue à limiter son incidence sur l'environnement;
- h) réponde aux attentes raisonnables des consommateurs et aux besoins de services publics, particulièrement sur les routes à faible trafic ou non rentables pour d'autres raisons;
- i) favorise l'efficacité et réduise au minimum les distorsions du marché;
- j) préserve adéquatement et efficacement une concurrence loyale;
- k) valorise la coopération et l'harmonisation aux niveaux sous-régional, régional et mondial;
- l) prenne dûment en considération les intérêts de toutes les parties directement concernées, notamment les transporteurs aériens et les autres exploitants, les usagers, les aéroports, les collectivités locales, le personnel ainsi que les prestataires de services de tourisme et de voyage;

dans le but ultime de donner au transport aérien international autant de liberté économique que possible tout en respectant ses caractéristiques propres et en particulier la nécessité de normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement.

2. Sécurité et sûreté

2.1 La sécurité et la sûreté doivent demeurer primordiales dans l'exploitation et le développement du transport aérien international et les États doivent accepter leur responsabilité première en matière de supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté, quels que soient les changements des dispositions de la réglementation économique.

2.2 Les États devraient coopérer pour assurer une supervision systématique de la sécurité et de la sûreté dans l'ensemble du monde eu égard aux obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago.

2.3 Les États devraient prendre en compte les incidences sur la sécurité et sur la sûreté des opérations transfrontalières faisant intervenir des arrangements de location d'aéronefs ou de partage de codes entre compagnies aériennes, ou d'autres arrangements similaires.

2.4 Les mesures de sécurité et de sûreté devraient être mises en œuvre de façon rationnelle sur le plan des coûts pour éviter d'imposer un fardeau excessif à l'aviation civile.

2.5 Dans la mesure du possible, les mesures de sûreté ne devraient pas perturber ni gêner le flux des passagers, des marchandises, de la poste ou des aéronefs.

2.6 La poursuite de la libéralisation économique doit se faire d'une manière qui garantisse que, pour toute exploitation d'aéronefs donnée, il y ait un centre de responsabilité clair, tant pour la sécurité que pour la sûreté, dans un État ou une autorité de réglementation désignée par cet État clairement définis.

3. Participation et durabilité

3.1 Tous les États partagent l'objectif fondamental d'une participation effective et durable au transport aérien international et à ses bienfaits, dans le respect de la souveraineté nationale et de l'égalité des chances.

3.2 Les États devraient mettre en place et maintenir des sauvegardes pour garantir la sécurité, la sûreté, la stabilité économique et la concurrence loyale.

3.3 Les États devraient faire en sorte que l'infrastructure nécessaire en matière d'aéroports et de services de navigation aérienne soit fournie à un prix raisonnable et de façon non discriminatoire.

3.4 Les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne devraient servir qu'à payer le coût de la fourniture des installations et services à l'aviation civile.

3.5 Les intérêts et les besoins des pays en développement devraient recevoir une attention spéciale, et des mesures préférentielles ainsi qu'un soutien financier peuvent être accordés.

3.6 La communauté aéronautique mondiale devrait continuer d'œuvrer à la promotion du développement du transport aérien dans le souci de la protection de l'environnement, en limitant les incidences du transport aérien de façon à établir une compatibilité maximale entre le progrès sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement.

4. Libéralisation

4.1 L'objectif de l'évolution constante de la réglementation est de créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie sans compromettre la sécurité et la sûreté et en respectant les normes sociales et les normes du travail.

4.2 Les États qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) devraient envisager d'urgence de le devenir.

4.3 La libéralisation devrait s'étayer sur l'application mondiale d'un régime uniforme et moderne de responsabilité des transporteurs, à savoir la Convention de Montréal de 1999.

4.4 Chaque État déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international de manière souple et en empruntant les voies bilatérale, sous-régionale, régionale, plurilatérale ou mondiale selon les circonstances.

4.5 Les États devraient dans la mesure du possible libéraliser l'accès aux marchés du transport aérien international, l'accès des transporteurs aériens aux capitaux internationaux et la liberté pour ces transporteurs de mener leurs activités commerciales.

4.6 Les États devraient examiner la possibilité de faciliter les efforts d'autres États dans le sens d'une propriété et d'un contrôle transfrontaliers accrus des transporteurs aériens et/ou de la désignation des transporteurs aériens sur la base du principal établissement, sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.

4.7 Les États devraient examiner la possibilité de libéraliser de façon accélérée le traitement réglementaire des services internationaux de fret aérien, sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.

4.8 La transparence est un élément important pour promouvoir la croissance économique, la compétitivité et la stabilité financière aux niveaux national, régional et international, et elle renforce les bienfaits de la libéralisation.

4.9 Le secteur du transport aérien devrait continuer à être encouragé à améliorer les services fournis aux passagers et aux clients du fret aérien, ainsi qu'à élaborer et à appliquer des mesures appropriées pour protéger les intérêts des consommateurs.

5. Concurrence et coopération

5.1 L'instauration et l'application du droit sur la concurrence sont une protection importante pour une concurrence loyale à mesure que les États progressent vers un marché libéralisé.

5.2 La coopération entre les États facilite la libéralisation et prévient les conflits, spécialement en ce qui concerne les questions de politique ou de législation sur la concurrence et les conditions d'emploi intéressant le transport aérien international.

5.3 Les États devraient éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles de nuire au développement ordonné et harmonieux du transport aérien international, et veiller à ce que les politiques et les législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit dûment tenu compte de ses caractéristiques propres.

5.4 Dans le cas où des aides publiques au secteur du transport aérien sont justifiées, les États devraient agir de façon transparente et efficace pour que ces aides ne nuisent pas à la concurrence sur le marché ou ne conduisent à des résultats impossibles à soutenir, et pour qu'elles soient autant que possible temporaires.

5.5 Sous réserve du respect du droit applicable sur la concurrence, les États devraient continuer d'accepter l'existence de systèmes intercompagnies multilatéraux qui permettent aux États, aux transporteurs aériens, aux passagers et aux expéditeurs d'avoir accès à un réseau mondial de transport aérien de façon non discriminatoire.

6. Rôle de l'OACI

6.1 L'OACI devrait continuer de jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique et pour garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien international et la protection de l'environnement.

6.2 L'OACI devrait continuer à promouvoir une communication et une coopération efficaces avec les autres organisations intergouvernementales ou non gouvernementales que le transport aérien international concerne, afin d'harmoniser les efforts au niveau mondial et d'éviter qu'ils ne fassent double emploi.

6.3 Les États devraient étudier la possibilité de se servir des options de réglementation fournies par l'entremise de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international.

6.4 Les États devraient continuer à informer l'OACI des faits nouveaux dans le transport aérien international, notamment des arrangements libéralisés mis en place à divers niveaux, et à promouvoir, dans d'autres instances, une parfaite compréhension du mandat et du rôle de l'OACI.

**Allocution du Président du Conseil
de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M. Assad Kotaite,
à la séance d'ouverture de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien
(Montréal, 24 – 28 mars 2003)**

C'est un grand privilège et un plaisir de vous accueillir, au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'OACI, à cette Conférence mondiale de transport aérien, la cinquième de l'histoire de l'Organisation. La dernière fois que nous nous sommes réunis, c'était il y a un peu plus de huit ans, en novembre et décembre 1994, pour examiner l'avenir de la réglementation du transport aérien international devant les forces émergentes de la mondialisation, de la libéralisation et de la privatisation. Cette conférence de 1994 a conduit à une véritable prise de conscience de la libéralisation et de l'évolution de la réglementation. La présente Conférence, qui se tient en des jours sombres, et dans une période de turbulence pour le transport aérien, doit tirer parti de cet acquis et donner aux États les instruments et la confiance nécessaires pour progresser sur la voie d'une réforme de la réglementation.

La libéralisation dont nous nous occupons est un processus irréversible, mais graduel. Cette constatation est à la base de l'objectif de la Conférence, qui est de «mettre au point un cadre pour la libéralisation progressive du transport aérien international, avec les mesures de protection nécessaires à l'existence d'une concurrence loyale, tout en assurant la sécurité, la sûreté ainsi que la participation effective et soutenue des pays en développement». C'est un objectif qui vise à un équilibre du processus de réforme, et la réalisation de cet équilibre est entre vos mains.

Il est approprié que, en ce 100^e anniversaire du vol motorisé, contrôlé et soutenu, nous soyons appelés à mettre en place des outils de réglementation grâce auxquels le secteur du transport aérien commercial, qui a tant contribué à notre société moderne, pourra s'adapter aux réalités du marché mondialisé du XXI^e siècle. Au moment d'entreprendre nos travaux, nous sommes bien obligés de constater que ce secteur traverse actuellement une zone de turbulence. Selon les chiffres préliminaires de l'OACI, le trafic enregistré en 2002 est encore inférieur de 2 à 3 % aux niveaux de 2000. Financièrement, un grand nombre de compagnies aériennes de certaines régions ont continué d'accumuler des pertes massives, même si d'autres ont montré des signes de reprise ou même parfois enregistré des bénéfices appréciables, jusqu'ici. Le conflit armé actuel en Iraq ne peut que dégrader la situation financière. Mais il faut regarder au loin, comme nous l'avons fait par le passé. Il faut se rappeler que le cadre réglementaire de l'ère moderne du transport aérien commercial a été fixé pendant une période de conflit, la seconde guerre mondiale. Le cadre réglementaire d'aujourd'hui, qui découle des principes de notre charte, la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, n'est pas un cadre rigide; il est ouvert à l'adaptation et à l'évolution.

Il est également approprié que, tout comme l'objectif de la Conférence, son thème, «Défis et promesses de la libéralisation», reflète la nécessité d'un équilibre. Il faut un équilibre entre nos attentes, les réalités du marché mondial et les nombreuses perspectives qui existent en matière de réglementation.

Dans cet environnement économique et commercial mondialisé, les régulateurs du transport aérien doivent être prêts à remettre en question les idées arrêtées et les façons de penser surannées qui nous empêchent de répondre aux besoins du développement national et régional et à ceux d'un secteur dynamique et conscient de ses responsabilités, et de satisfaire les demandes et les attentes des usagers. Il ne s'agit pas de changer la réglementation pour le plaisir de la changer, mais de faire en sorte que la réforme de la réglementation contribue au progrès et à l'efficacité du transport aérien international ainsi qu'à l'amélioration de notre qualité de vie. Cette réforme devra toutefois être appliquée de manière sûre, économique et ordonnée, conformément aux principes de base de notre Convention.

Vue comme un processus et comme une méthode plutôt que comme un objectif, la libéralisation doit être jugée d'après ses conséquences et ses bienfaits, et non pas en fonction de bases théoriques. Les promesses de la libéralisation doivent être placées dans le contexte des défis qu'elle comporte. Il est particulièrement important que la libéralisation n'amène pas à laisser de côté des États qui souhaitent participer au transport aérien international. Cette participation est d'ailleurs un autre principe de base de la Convention. C'est bien sûr à chaque État qu'il appartient de déterminer la nature de sa participation selon les réalités et les possibilités qui sont les siennes. La Conférence devra donc prendre en compte les préoccupations de nombreux États quant à la durabilité et à la viabilité de leur participation au processus de libéralisation.

Dans le même temps, il faudra aussi être conscient qu'il existe une volonté largement répandue et compréhensible d'accélérer le rythme de la réforme de la réglementation, en particulier sur des questions telles que celles de l'accès aux marchés ou de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. S'agissant d'adopter le processus de réforme, il est bien clair que le transport aérien a pris du retard sur d'autres secteurs, et il faut en être conscient. Pour vous, l'enjeu de cette semaine sera de prendre en compte les préoccupations de certains aussi bien que les espoirs d'autres. L'appel que je vous lance est simple : ne faites pas obstacle à la réforme, mais, en même temps, ne laissez pas la réforme menacer à long terme la viabilité, l'interdépendance et la nature multilatérale de notre secteur. Un autre défi s'impose à vous : faire en sorte que la sécurité et la sûreté ne passent pas après les perspectives économiques. Dans la libéralisation du transport aérien et l'intégration d'un système mondial de gestion du trafic aérien, la synergie entre les aspects économiques et les aspects navigation aérienne demeure fondée sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. Il ne peut y avoir de croissance du transport aérien sans sécurité et sans sûreté, pas plus qu'il ne peut y avoir une aviation civile viable sans politiques économiques saines. En conséquence, pour susciter la nécessaire confiance dans le processus de libéralisation, les résultats de vos travaux devront prévoir des sauvegardes concernant non seulement l'environnement libéralisé, mais aussi la sécurité et la sûreté. Il vous faudra donc une réflexion novatrice, des objectifs clairs et une perspective véritablement consensuelle et mondiale des questions de réglementation qui nous touchent tous et dont dépend l'avenir du transport aérien international.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que l'aviation civile est une entreprise humaine, qui fait appel à des équipements et à une technologie créés par l'homme pour que des être humains acheminent d'autres être humains et leurs biens en toute sécurité d'un point à un autre du monde. Vos délibérations devront donc intégrer l'élément humain et son apport.

J'ai personnellement la conviction que le transport aérien international est un secteur dynamique et tourné vers l'avenir et que, en dépit de la situation actuelle, nous devons aborder cet avenir avec courage, espoir et optimisme. Vos travaux de cette semaine doivent apporter aux acteurs du transport aérien l'environnement réglementaire dont ils ont besoin pour aborder l'avenir avec ce même moral.

Je vous souhaite un plein succès dans votre entreprise, et je ne doute pas de l'issue positive de vos débats. Le Conseil se penchera sur les résultats de la Conférence dès sa session de printemps pour que la collectivité aéronautique que nous formons s'engage dans cette nouvelle ère de défis et de promesses.

J'ai maintenant l'honneur de déclarer ouverte la cinquième Conférence mondiale de transport aérien. M^{me} Anne McGinley, Représentante de l'Irlande au Conseil et Présidente du Comité du transport aérien, va vous donner des explications plus détaillées sur l'ordre du jour.

**Allocution de la Présidente du Comité du transport aérien,
M^{me} Anne McGinley, à la séance d'ouverture de
la Conférence mondiale de transport aérien
(Montréal, 24 – 28 mars 2003)**

En ma qualité de Présidente du Comité du transport aérien, j'ai l'honneur et le plaisir de me joindre au Président du Conseil pour vous souhaiter la bienvenue à Montréal et à cette Conférence mondiale de transport aérien, qui a pour thème «Défis et promesses de la libéralisation».

Cette Conférence n'est que la cinquième conférence de l'OACI sur la réglementation du transport aérien. La réussite de telles conférences exige des efforts considérables de planification et de préparation et celle-ci ne fait pas exception. Même si la genèse de cette Conférence est présentée en détail par ailleurs, permettez-moi de vous en rappeler quelques jalons.

C'est à la fin de 2000 que le Comité du transport aérien a envisagé la tenue d'une conférence sur la libéralisation, suite aux importants développements survenus dans l'industrie du transport aérien et en politique réglementaire depuis la quatrième Conférence en 1994. Le Comité avait alors noté en particulier les tendances à la libéralisation, les développements en matière de commerce et de services, et la demande, formulée par l'Assemblée à sa 32^e session en 1998, que l'OACI joue un rôle de chef de file plus proactif en matière de réglementation du transport aérien. Le Conseil a ensuite entériné la proposition du Comité concernant la tenue d'une conférence sur la libéralisation et a demandé que les travaux de planification et de préparation commencent. Les États ont été consultés en 2001 sur le contenu possible de l'ordre du jour. En décembre de la même année, le Conseil a adopté le projet d'ordre du jour qui est maintenant devant vous. Le même mois, le Secrétaire général a envoyé une lettre d'invitation aux États et aux organisations. L'OACI s'est intensément préparée à cet événement au cours des 15 mois qui ont suivi.

Comme vous pouvez le voir, il s'est écoulé plus de deux ans entre l'idée de tenir cette Conférence et son ouverture. Or, vous l'imaginez bien, la tenue d'une réunion aussi importante et complexe exige d'énormes efforts d'organisation, des arrangements logistiques et l'élaboration d'une documentation complète et approfondie. Cette dernière tâche a incombé au Secrétariat, avec l'aide du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, du Comité du transport aérien, qui regroupe des membres de 25 États et de quatre organisations internationales. Ce groupe a travaillé par correspondance de façon quasi continue au cours de la dernière année et a tenu une réunion d'une semaine à Montréal en mai dernier, processus qui a permis au Comité du transport aérien de suivre les préparatifs et de s'y intéresser de près.

Ces tâches n'ont pas incombé uniquement à l'OACI. Les États contractants ont été consultés sur le projet d'ordre du jour et pleinement informés par l'Organisation des objectifs, arrangements et préparatifs de la Conférence. Des efforts considérables ont également été faits pour que les États soient convenablement informés des problèmes et propositions que la Conférence devra examiner. Parmi les moyens utilisés par l'OACI pour aider les États à se préparer pour la Conférence figure la tenue à la fin de l'année dernière d'une série de séminaires régionaux informels, souvent avec la coordination et la collaboration d'organismes régionaux de l'aviation civile pertinents. Il est à souhaiter que ces efforts d'information et de promotion aient facilité votre tâche et donné une base solide à vos délibérations.

Je voudrais également rendre hommage aux efforts de coopération des nombreuses organisations internationales représentées ici aujourd'hui et qui ont, elles aussi, contribué aux préparatifs de cet événement vital pour notre industrie.

Permettez-moi de dire quelques mots au sujet de votre tâche. Votre ordre du jour comporte quatre points. Le premier, intitulé «Aperçu préliminaire», vous familiarisera avec les expériences de libéralisation des États et des régions et vous pourrez décider de la façon dont nous pouvons en bénéficier et examiner les liens entre les considérations de sécurité et de sûreté, d'une part, et la libéralisation, d'autre part. Le deuxième point de l'ordre du jour, l'examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation, est le plus important de la Conférence et il occupera l'essentiel de votre temps et de vos efforts au cours des cinq prochaines journées et demie. Trois jours et demi environ de votre programme provisoire ont été réservés à l'examen des sept questions clés qui constituent ce point. Ceci ne donne que quelques heures pour l'examen de chacune d'elles et des efforts concertés seront nécessaires pour respecter ce calendrier.

Dans le cadre du troisième point de l'ordre du jour, vous aurez à étudier deux modèles d'accord de services aériens (TASA), l'un pour le contexte bilatéral et l'autre pour les situations régionales ou plurilatérales, mais vous devrez auparavant discuter du concept TASA et de son application future. Il convient de noter au départ qu'il ne s'agit pas de projets d'accord à adopter ou à entériner en tant que tels, mais d'éléments d'orientation comportant un projet de texte et des options de politique destinés à aider les États en matière de mécanismes de libéralisation et pour leurs négociations mutuelles.

Au titre du quatrième et dernier point de l'ordre du jour, vous devrez examiner le rôle futur de l'OACI en matière de réglementation économique dans le contexte de la libéralisation de ce secteur et en matière de relations avec d'autres organisations qui participent ou s'intéressent à la réglementation du transport aérien. Également dans le cadre de ce point figure l'un des principaux objectifs de la Conférence : une déclaration de principes généraux pour le transport aérien international, dont un projet a été préparé par le Secrétariat en consultation avec le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien. Une méthode particulière vous est proposée pour l'examen de cette délicate question afin d'optimiser vos chances de contribuer à ce projet, aboutissant ainsi, plus tard dans la semaine, à un débat sur ce qui devrait être un projet de déclaration relativement mûr. Comme l'indique la documentation du Secrétariat, le projet de déclaration comportera des principes généraux et c'est dans cette optique que je vous suggère de l'examiner, afin de tenir compte de toutes les perspectives réglementaires. Vous pourrez ainsi élaborer une déclaration cohérente, claire et équilibrée qui pourra ensuite être présentée au monde extérieur en tant que cadre pour la poursuite de l'évolution de la libéralisation.

Votre calendrier est extrêmement serré et vous devrez orienter vos débats en conséquence et tenter d'arriver à une entente sur chaque question afin de pouvoir examiner tous les points de l'ordre du jour et mener cette importante Conférence à bonne fin.

Mesdames et Messieurs, vous avez devant vous un ordre du jour complet, une documentation détaillée et les fruits de préparatifs et d'arrangements minutieux. La communauté du transport aérien s'intéresse vivement à cette Conférence et aux résultats que vous atteindrez. Je vous souhaite le meilleur succès possible. Le Comité du transport aérien sera heureux d'examiner en premier lieu les résultats très attendus de vos travaux dès sa prochaine session.

ÉTATS CONTRACTANTS :**AFGHANISTAN**

Y. Mir Chef de délégation

AFRIQUE DU SUD

T. Radebe Chef de délégation
 S. Khumalo Suppléant du chef de délégation
 S. Machobane Suppléant du chef de délégation
 P.G. Selepe Suppléant du chef de délégation
 L. Hattingh Délégué
 M.B. Keshupilwe Délégué
 N. Mlonzi Délégué
 T.L. Montana Délégué
 A.G. Moore Délégué
 T. Peege Délégué
 P. Pillay Délégué
 S. Ramosa Délégué
 W. Stander Délégué

ALGÉRIE

T. Chérif Chef de délégation
 Y. Yousfi Chef de délégation
 M. Benchemam Suppléant du chef de délégation
 N. Aimeur Délégué

ALLEMAGNE

H. Muerl Chef de délégation
 M. Köster Suppléant du chef de délégation
 A. Völkel Suppléant du chef de délégation
 H. Decker Conseiller
 H. Eger Conseiller
 G. Fongern Conseiller

ANGOLA

E.M. Monimambo Chef de délégation
 H. Preza Chef de délégation
 J.M. Junior Délégué
 J.A. Rodrigues Délégué
 G.F. Santos Délégué

ANTIGUA-ET-BARBUDA

B. Challenger Chef de délégation

ARABIE SAOUDITE

S. Al-Ghamdi Chef de délégation
 A. Al-Amri Délégué
 F. Fathaldin Délégué
 A. Hantoush Délégué
 E. Nadrah Délégué
 A. Salih Délégué

ARGENTINE

G. Donadille Chef de délégation
 C. Trisano Suppléant du chef de délégation
 A. Thomas Hatti Délégué
 A.H. Mutti Délégué
 H. Knobel Délégué
 M. Folchi Délégué
 D. Burlas Conseiller
 D.C. Kilemnic Conseiller
 R. Cimbaro Observateur
 A.A. Menéndez Observateur
 H. Picciani Observateur
 E.A. Sánchez Ara Observateur
 F. Telfuk Observateur
 C. Yaryura Observateur

ARMÉNIE

K. Zadoyan Suppléant du chef de délégation

AUSTRALIE

M.N. Dolan Chef de délégation
 N. Bogiatzis Suppléant du chef de délégation
 J. Aleck Délégué
 R. Graff Délégué
 I. Lumsden Délégué
 J. Kerr Conseiller

AUTRICHE

I. Seyrlehner Chef de délégation
 D. Gaupmann Suppléant du chef de délégation
 T. Kacsich Délégué
 P. Malanik Délégué
 R. Wolfger Délégué
 B. Finding Observateur

AZERBAÏDJAN

C. Aliyev Chef de délégation
S. Baghirov Suppléant du chef de délégation

BAHREÏN

A. Ali Chef de délégation
H. Hassany Délégué
K. Riyadh Délégué

BARBADE

V.C. Browne Chef de délégation
N.R.C. Boxill Suppléant du chef de délégation

BÉLARUS

N. Mazai Suppléant du chef de délégation

BELGIQUE

M. Vanderlinden Chef de délégation
L. Vangrieken Délégué
A. Kundycki Délégué

BELIZE

E. Gomez Chef de délégation

BÉNIN

J. Loko Délégué

BHOUTAN

S. Khandu Observateur
T. Penjore Observateur

BOLIVIE

L. Melean Eterovic Chef de délégation
J. Urrutia Plaza Délégué
M. Maldonado Rueda Conseiller
C. Melean Conseiller
C. Quiroga Fernández Conseiller

BOTSWANA

K. Mosupukwa Chef de délégation
R. Kebaitse Délégué

BRÉSIL

F. Lencastre Chef de délégation
W. Campos Machado Suppléant du chef de délégation
A. Pereira Filho Suppléant du chef de délégation
A. Bittencourt Délégué
D.M. da Silva Délégué
S. Drummond Délégué
F.N. Hoyer Délégué
L. Pinheiro Délégué
M. Queiroz Délégué
L. Ribeiro Délégué
R. Rodrigues Filho Délégué
J. Basilio Dias Observateur
O. Ferreira Neto Observateur

BRUNÉI DARUSSALAM

M. Daud Chef de délégation
H. Tengah Délégué

BULGARIE

A. Yankov Chef de délégation
I. Petrova Délégué

BURKINA FASO

R. Salambere Suppléant du chef de délégation

BURUNDI

S. Ndikumugongo Chef de délégation
P. Nduwimana Délégué

CAMBODGE

S.E. Pok Chef de délégation
V. Un Délégué

CAMEROUN

J. Beghini Ndeh Chef de délégation
I. Sama Juma Suppléant du chef de délégation

CAMEROUN (suite)

P. Mendouga	Délégué
J. Ndoum	Délégué
T. Tekou	Délégué
P. Yang	Délégué
C.H. Ndeh	Observateur

CANADA

L.A. Dupuis	Suppléant du chef de délégation
C. Baker	Délégué
G. Bourgeois	Délégué
G.N Curie	Délégué
G. Delisle	Délégué
Y. Dufresne	Délégué
D. Hennion	Délégué
L. Lafleur	Délégué
C. MacDonald	Délégué
J. Murphy	Délégué
G. White	Délégué
J.H.N. Bouwman	Conseiller
L. Bureau	Conseiller
J. Korenic	Conseiller
J.L. Macneil	Conseiller
G. Petsikas	Conseiller
G. Richard	Conseiller

CAP-VERT

M. Amante da Rosa	Chef de délégation
C. Brazão Monteiro	Suppléant du chef de délégation
J.H. Dorosario Silva	Délégué

CHILI

B. Domínguez	Chef de délégation
A. Heriberto Correa	Suppléant du chef de délégation
A. Correa Olbrich	Suppléant du chef de délégation
A. Lisboa	Délégué
G. Novoa	Délégué
M. Arraigada	Délégué
D. Duenas	Délégué
I. Galán	Délégué
H. Abatte	Conseiller
G. Besser Mahuzier	Observateur

CHINE

Y.Y. Yang	Chef de délégation
Y.F. Zhang	Suppléant du chef de délégation

W.H. Chan	Délégué
J. Fan	Délégué
H. Feng	Délégué
K.Y. Kwok	Délégué
K.Y. Lam	Délégué
Y.L. Li	Délégué
N. Liang	Délégué
Y.B. Liu	Délégué
F. Liu	Délégué
A. Menano	Délégué
R.H. Wang	Délégué
B. Wu	Délégué
R. Yang	Délégué
Y.H. Yuan	Délégué
Z.Z. Zhang	Délégué
J. Feng	Conseiller
P. Gao	Conseiller
Z.P. Gao	Conseiller
F.H. Li	Conseiller
X.S. Liu	Conseiller
C. Wang	Conseiller
Z.B. Wang	Conseiller
B. Wu	Conseiller
X. Xu	Conseiller
H. You	Conseiller
H. Zhang	Conseiller
X.H. Zhao	Conseiller

COLOMBIE

J. Vélez Uribe	Chef de délégation
J. Pulido	Suppléant du chef de délégation
J.C. Salazar Gómez	Suppléant du chef de délégation
A. Forero	Délégué
M. Leal	Délégué
M.S. Mantilla	Délégué
J. Soler Rojas	Délégué
E. Vásquez	Conseiller
H. Campo Plata	Observateur
M. Ciardelli	Observateur
M. González	Observateur
F. Jacobsen	Observateur
J.R. Nino Orozco	Observateur
A. Ortega	Observateur
H. Ríos	Observateur

COSTA RICA

K.C. González	Chef de délégation
M. Ramos	Suppléant du chef de délégation
S. Garro Rojas	Délégué
S. Padilla	Délégué
B. Pereira	Délégué
O. Rodríguez	Délégué

COSTA RICA (suite)

J. Vargas	Délégué
E. Gutiérrez Sandí	Observateur
M. Mora Artavia	Observateur
C. Víquez Jara	Observateur

CÔTE D'IVOIRE

J.K. Abonouan	Chef de délégation
I.K. Seka Gnassou	Suppléant du chef de délégation
N.J. Koffi-Bi	Délégué
M. Toure	Délégué
J. Anvire	Conseiller

CROATIE

M. Cvijin	Chef de délégation
S. Simac	Délégué

CUBA

A. Ojeda-Vives	Chef de délégation
M. Molina-Martínez	Suppléant du chef de délégation
J. Ayón-Alfonso	Délégué
V. González Calero	Délégué
N. Viñas	Délégué

DANEMARK

K. Larsen	Chef de délégation
L. Rasmussen	Suppléant du chef de délégation
T. Saxe	Délégué
F. Soerensen	Conseiller

ÉGYPTE

M. El Bagoury	Chef de délégation
N. Samuel	Délégué
F. Elashmawy	Conseiller

ÉMIRATS ARABES UNIS

M.Y. Al Suweidi	Chef de délégation
A. Abu Aisheh	Délégué
M. A. Ahli	Délégué
A. Al Roomi	Délégué
O. De Silva	Délégué
S.D. Liyanage	Délégué

ÉQUATEUR

J.E. Naranjo Arciniega	Chef de délégation
C. Lara	Suppléant du chef de délégation

ESPAGNE

L. Adrover	Suppléant du chef de délégation
K. Adrover	Délégué
C. Criado Alonso	Délégué
M. Del Pozo García	Délégué
J. Herrero	Délégué
I. Iglesia Figueroa	Délégué
M. Mederos Cruz	Délégué

ESTONIE

T. Peterson	Suppléant du chef de délégation
-------------	---------------------------------

ÉTATS-UNIS

J.N. Shane	Chef de délégation
J.R. Byerly	Suppléant du chef de délégation
E.W. Stimpson	Cosuppléant
M. Daniel	Délégué
R. Gaffin	Délégué
M. Jennison	Délégué
G. Kiser	Délégué
D. Lavin	Délégué
M. Myles	Délégué
D. Shapiro	Délégué
R. Bailey	Conseiller
R.L. Carlson	Conseiller
H. Mann	Conseiller
D. Peterson	Conseiller

ÉTHIOPIE

T. Mekonnen	Chef de délégation
A. Alemseged	Délégué
M. Belayneh	Délégué
E.T. Estifanos	Délégué

FÉDÉRATION DE RUSSIE

Y. Romanenko	Suppléant du chef de délégation
I. Astrakhankina	Délégué
V. Korovkin	Délégué
I. Lysenko	Délégué
P.N. Shipil	Délégué
S. Vasiliev	Délégué

FÉDÉRATION DE RUSSIE (suite)

I. Fedechkina	Conseiller
P. Rozhkov	Conseiller
D.A. Stolyarov	Conseiller
E. Grimes	Observateur
E. Lobachev	Observateur

FIDJI

V. Vakacegu	Chef de délégation
O. Baba	Délégué
J. Sevura	Délégué
G. Faktaufon	Conseiller
M. Kamikamica	Observateur

FINLANDE

M. Talvitie	Chef de délégation
M. Tupamäki	Délégué
R. Linna	Délégué
L. Lövkvist	Délégué

FRANCE

D. Bénadon	Chef de délégation
J.-F. Dobelle	Suppléant du chef de délégation
G. Barrier	Délégué
P. Dumont	Délégué
M. Guyard	Délégué
E. Lacaze	Délégué
L. Lapene	Délégué
A. Veillard	Délégué
H. Andrade	Conseiller
I. Lelieur	Conseiller
J. Sabourin	Conseiller
A. Camus	Observateur
D. Galibert	Observateur
S. Travadel	Observateur

GABON

P. Missambo	Chef de délégation
B. Bangadi	Délégué
A. Domingo	Délégué
F. Ebibi-Mba	Délégué
C. Lidji	Délégué
D.M. Moudhouma	Délégué
J. Nguema	Délégué
J.P. Obiang Z. Beyeme	Délégué

GAMBIE

M. Leigh	Chef de délégation
M. Cham	Suppléant du chef de délégation
P. Bass	Délégué
L.F. Jabang	Délégué
A. Jallow-Sey	Délégué

GHANA

J.A. Boachie	Chef de délégation
J. Osei-Asamoah	Suppléant du chef de délégation
P. Amaleboba	Délégué
E. Amoah	Délégué
M.O. Arthur	Délégué
E. Hugh-Tamakloe	Délégué
F. Taylor	Délégué

GRÈCE

N. Kavadas	Chef de délégation
E. Dimitopoulou	Suppléant du chef de délégation
E. Delouka	Délégué
E. Neonakis	Délégué
A. Sakki	Délégué
T. Flouris	Conseiller

GUATEMALA

M.A. Maldonado	Chef de délégation
----------------	--------------------

GUINÉE

A.D. Camara	Chef de délégation
B. Bah	Délégué
O. Cisse	Délégué
S.O. Thiam	Délégué
P. Villet	Conseiller

HAÏTI

A. Franck	Chef de délégation
-----------	--------------------

HONDURAS

E.A. Pavón Cambar	Chef de délégation
C. Vásquez	Chef de délégation

HONGRIE

L. Kiss Chef de délégation
A. Sipos Délégué
T. Zsolnay Délégué

M. Gallo Délégué
E. Maddalon Délégué
F. Marchiandi Délégué
G. Bistolfi Délégué

INDE

A. Goel Chef de délégation
S. Kaul Suppléant du chef de délégation
H. Khola Délégué
B. Manohar Délégué
R. Bhattacharya Observateur

JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE

M. Abughres Chef de délégation
F. Shatti Chef de délégation
S. Al Mohan Suppléant du chef de délégation
A. Lwati Délégué

INDONÉSIE

W. Hesti Indrawati Suppléant du chef de délégation
J. Sjoen Suppléant du chef de délégation
H. Pamuraharjo Délégué
S. Suwardi Délégué

JAMAÏQUE

T. Lewis Chef de délégation
V. Simpson Suppléant du chef de délégation
J. Fairclough Conseiller
M. Walker Conseiller

IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE)

G. Mahdavi Chef de délégation
H. Amin A.S. Najafi Conseiller

JAPON

T. Morishige Chef de délégation
A. Aoki Suppléant du chef de délégation
M. Kawakami Délégué
T. Mochida Délégué
A. Shimamura Délégué
M. Yazawa Délégué
S. Yoneyama Délégué
N. Tanihara Suppléant
T. Hirano Conseiller
N. Ishikure Conseiller
Y. Iwakiri Conseiller
N. Mori Conseiller
H. Oshimo Conseiller
J. Tanaka Conseiller
M. Tanaka Conseiller
M. Taneda Conseiller
K. Yokoishi Conseiller

IRLANDE

R. McKay Chef de délégation
A. McGinley Délégué

ISLANDE

T. Palsson Chef de délégation
A. Eyvinds Délégué
A.S. Thorsteinsson Délégué

ISRAËL

A. Ben-Ari Chef de délégation
M. Attali Suppléant du chef de délégation
N. Ben-Ami Délégué
S. Winston Délégué

JORDANIE

H. Najjar Chef de délégation
A. Almomani Délégué
J. Haidar Délégué

ITALIE

G.L. Cornado Chef de délégation
L. Timpone Suppléant du chef de délégation
P. Ciancaglioni Délégué

KENYA

A.N. Ligale Chef de délégation
C. Kuto Suppléant du chef de délégation
W. Yagomba Suppléant du chef de délégation
D. Achapa Délégué

KENYA (suite)

S. Cichuki Délégué
 G. Josiah Délégué
 J. Ong Era Délégué
 J. Wanyanga Délégué

KIRGHIZISTAN

A. Mambetov Chef de délégation

KOWEÏT

F. Al-Mulaifi Chef de délégation
 M. Abdul Rahim Suppléant du chef de délégation
 S. Al-EQab Délégué

LESOTHO

K. Marite Chef de délégation
 K. Moeketsi Délégué

LETTONIE

A. Muiznieks Chef de délégation

**L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE
DE MACÉDOINE**

I. Mehmedi Chef de délégation
 E. Andonova Délégué
 Z. Stanojeska Délégué

LIBAN

H. Chaouk Chef de délégation
 S. Eid Suppléant du chef de délégation

LITUANIE

V. Šalaukas Chef de délégation
 V. Žegunyte Délégué

LUXEMBOURG

C. Klein Délégué

MADAGASCAR

B. R.-Razafindrazato Délégué

MALAISIE

N.H. Nik Aziz Suppléant du chef de délégation
 A.G. DG Shalbia Délégué
 M.M. Muhd Zubir Délégué
 B. Zainal Délégué

MALAWI

C. Stambuli Chef de délégation
 M. Chitimbe Suppléant du chef de délégation
 J. Chakwera Délégué
 C. Kasende Délégué
 B. Malenga Délégué
 J. Mkandawire Délégué

MALDIVES

M. Razee Chef de délégation
 H. Jaleel Délégué

MALI

T. Issabre Chef de délégation
 A. Kone Délégué
 K. Traore Cisse Délégué

MALTE

A. Gatt Chef de délégation

MAROC

A. Yaalaoui Chef de délégation
 M. Akesbi Délégué
 S. Meziane Délégué

MAURICE

S.C. Seeballuck Chef de délégation
 A. Gungah Suppléant du chef de délégation

MEXIQUE

R. Kobeh González Chef de délégation
 D. Méndez Mayora Suppléant du chef de délégation
 C. Penedaïc Délégué
 F. Contreras Observateur en chef
 H. Cuauhtemoc-García Observateur
 F. Riquelme Observateur

MONACO

H. Bayol Chef de délégation

MONGOLIE

M. Dagva Chef de délégation
 S. Bayarsaikhan Délégué
 G. Davaa Délégué

MOZAMBIQUE

G. Armando Délégué
 D. De Deus Délégué
 A.V. Samuel Délégué

NAMIBIE

M. Amweelo Chef de délégation
 B. Mujetenga Chef de délégation
 P. Amunyela Délégué
 M.E.P. Samson Délégué
 A. Simana Délégué

NÉPAL

K. Sharma Chef de délégation
 R. Pradhan Suppléant du chef de délégation
 U. Dhital Délégué

NIGER

M. Halidou Suppléant du chef de délégation

NIGÉRIA

O. Okunromade Chef de délégation
 C. Oyudo Suppléant du chef de délégation
 O.B. Aliu Délégué
 L.F. Anga Délégué

D. Eniojukan Délégué
 M.A. Farohunbi Délégué
 S. Gaiya Délégué
 I. Idrifu Délégué
 A. Kalango Délégué
 N. Kalegaiye Délégué
 A. Lashmann Délégué
 A. Modu Délégué
 A. Okunnuga Délégué
 H.I. Omeogu Délégué
 K. Oteghle Délégué
 K. Yahaya-Gusau Délégué

NORVÈGE

P.T. Berg Chef de délégation
 T. Lothe Suppléant du chef de délégation
 P. Chauvin Délégué
 T. Lysne Délégué
 P.A. Skogstad Délégué
 E. Uribarri Délégué

NOUVELLE-ZÉLANDE

J. Macilree Chef de délégation
 G. Macleod Délégué
 S. Van de Geer Délégué
 R. Osborne Observateur

OMAN

A. Al-Rawahi Chef de délégation
 R. Al-Kiyumi Délégué
 A. Al-Mandhari Délégué

OUGANDA

A. Akandonda Suppléant du chef de délégation
 A. Opolot Délégué
 J. Twijuke Délégué

OUZBÉKISTAN

K. Trobov Chef de délégation
 A. Bakhriev Suppléant du chef de délégation

PAKISTAN

A. Sethi Chef de délégation
 A. Ahmed Délégué

PANAMA

H.E. Chavarria Chef de délégation
 E. Herrera Vargas Suppléant du chef de délégation
 J. Chavarria Délégué
 F. Picardi Délégué
 M. Véliz Arosemena Délégué

PARAGUAY

R. Lloret Rodríguez Chef de délégation
 C. Farías Servín Délégué
 A. Torres de Rodríguez Délégué
 S. Morinigo Torres Suppléant
 A. Piera Valdés Observateur

PAYS-BAS

H.P. de Jong Chef de délégation
 P. Kulkarni Délégué
 H.E. Sierink Délégué
 M. van Derzee Délégué
 C.A. Ditvoorst Conseiller
 H.P. Van Fenema Conseiller

PÉROU

W. Benzaquen Chef de délégation
 J. Muñoz Suppléant du chef de délégation
 C. Bezold Olivares Délégué
 M. Gamarra Délégué
 J. Pavic Délégué
 P. Avila Observateur

PHILIPPINES

E.H.V. Pagunsan Chef de délégation
 C. Arcilla Suppléant du chef de délégation
 M. Albano Délégué
 R. Dimalanta Délégué
 M.S. Gonzaga Délégué
 R. Lim Délégué
 J. Perez de Tagle Délégué
 P. Vera Délégué

POLOGNE

M. Sidor Chef de délégation
 K. Kapis Suppléant du chef de délégation
 I.E. Szymajda Délégué

E.A. Karabczynska Délégué
 M. Zylicz Délégué
 M. Kucharski Conseiller

PORTUGAL

J. Baganha Délégué
 J. Guedes da Silva Dias Délégué

QATAR

A. Al-Noaimi Chef de délégation
 S. Haroon Suppléant du chef de délégation
 M.H. Al-Naimi Délégué

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Y. Kang Chef de délégation
 S.J. Chang Suppléant du chef de délégation
 S. Ahn Délégué
 M. Chang Délégué
 K. Chanwoo Délégué
 Y. OH Délégué
 J. Park Délégué
 B.H. Won Délégué
 S. Hong Conseiller
 J. Jung Conseiller
 N. Kim Conseiller
 Y. Lee Conseiller
 S. Lee Conseiller
 J. Lee Observateur en chef
 N. Chappell Observateur
 J. Kim Observateur
 S. Park Observateur
 Y. Yee Observateur

**RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
DU CONGO**

O. Omanga Suppléant du chef de délégation
 G. Tabora Afata Observateur en chef

RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA

E. Dvornice Chef de délégation
 E. Costei Délégué

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

R. Reyes Chef de délégation
M. Reyes Délégué

RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE

Y.B. Sin Chef de délégation
S.N. Kim Délégué
K.H. Sin Délégué

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

J. Stole Chef de délégation
O. Gorgol Délégué
M. Skrna Délégué

RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

B. Moses Chef de délégation
A.K. Abdulla Délégué
M.M. Hanif Délégué
J. Lyimo Délégué
S. Mwachha Délégué
O.R. Nundu Délégué
P. Tesha Délégué
C. Mgana Conseiller

ROUMANIE

C.F. Donciu Chef de délégation
C.H. Rogoveanu Suppléant du chef de délégation
C. Tutunaru Délégué

ROYAUME-UNI

R. J. Griffins Chef de délégation
T. Baker Suppléant du chef de délégation
D. Batchelor Délégué
D.S. Evans Délégué
S. Knight Délégué
S. McPherson Délégué
A.G. Sayce Délégué

RWANDA

J.D. Ntakiukulilyayo Chef de délégation
Z. Nsengiyera Délégué

SAINTE-LUCIE

H. Wilson Chef de délégation

SAINT-KITTS-ET-NEVIS

I. Liburd Chef de délégation

SAMOA

F. Palusalua Chef de délégation
V. Vaaelua Suppléant du chef de délégation
F. Aiafi Délégué

SÉNÉGAL

B. Gueye Chef de délégation
P.I. Mbengue Conseiller

SERBIE-MONTÉNÉGRO

Z. Radosavljevic Chef de délégation
V. Djeljevic Délégué

SEYCHELLES

G. Lafortune Chef de délégation
G. Faure Suppléant du chef de délégation

SINGAPOUR

C.T. Yeo Chef de délégation
P. Ong Suppléant du chef de délégation
W.L. Wong Suppléant du chef de délégation
Y. Chan Délégué
M. Cheok Délégué
T. Chua Délégué
B. Desker Délégué
P. Goh Délégué
Y.L. Goh Délégué
N. Hiong Délégué
T. Jasudasen Délégué
S. Kaur Délégué
A. Lam Délégué
A.B. Lee Délégué
W. Leo Délégué
B.K. Lim Délégué
B. Lim Délégué
B. Lim Délégué

SINGAPOUR (suite)

H.S. Looi	Délégué
T. Siddique	Délégué
K.L. Song	Délégué
L.T. Tan	Délégué
S.H. Tan	Délégué
C. Tey	Délégué
W. Tng	Délégué
M. Wong	Délégué
T.G.P. Yap	Délégué
S. Kuppusamy	Conseiller

SLOVAQUIE

J. Breja	Chef de délégation
R. Valíčková	Suppléant du chef de délégation

SLOVÉNIE

M. Turk	Suppléant du chef de délégation
---------	---------------------------------

SOUDAN

S. El Beshir	Chef de délégation
M. Salim	Suppléant du chef de délégation

SRI LANKA

S. Aziz	Chef de délégation
G.S. Withanage	Suppléant du chef de délégation

SUÈDE

S. Gustavsson	Chef de délégation
H. Jansson	Suppléant du chef de délégation
L. Österberg	Suppléant du chef de délégation
I.H.F. Cherfils	Délégué
J. Danielsson	Délégué
A. Gradin	Délégué
K. Keldusild	Délégué
G. Roos	Délégué

SUISSE

A. Auer	Chef de délégation
D. Ruhier	Suppléant du chef de délégation
O. Arregger	Délégué
G. Panchard	Délégué

SURINAME

J. Veira	Chef de délégation
R. Brown	Délégué
V. Hanenberg	Délégué
T. Chung	Conseiller

TCHAD

D. Mahamat Saleh	Chef de délégation
------------------	--------------------

THAÏLANDE

P. Tantirujanant	Suppléant du chef de délégation
K. Chinatiworn	Délégué
D. Smuthkochorn	Délégué

TOGO

B. Amelete	Chef de délégation
B.M. Bamana	Suppléant du chef de délégation
G. Latta	Suppléant du chef de délégation
K. Dobou	Délégué
V. Tsidji	Observateur en chef

TONGA

H.R.H. A. Ulukalala	
Lavaka	Chef de délégation
M. Faletau	Suppléant du chef de délégation
S. Aho	Délégué
T.K. Havea	Délégué
T. Kolokihakaufisi	Délégué
Logan Appu	Délégué

TRINITÉ-ET-TOBAGO

C. Bernard	Chef de délégation
R. Bissessar	Délégué
S. Francis-Yearwood	Délégué
G. Joseph	Délégué

TUNISIE

M. Saad	Chef de délégation
A. Berrajah	Suppléant du chef de délégation
H. Houcine	Délégué
N. Letaief	Délégué
H. Mekki	Délégué

TURQUIE

S. Çalışlar Chef de délégation
 C. Aygün Délégué
 F. Enç Délégué
 G. Sarigül Délégué

UKRAINE

A. Demydenko Chef de délégation
 V. Maksymov Suppléant du chef de délégation
 Y. Shcherbak Suppléant du chef de délégation
 O. Avramenko Délégué
 V. Baback Délégué
 D. Babeychuk Délégué
 A. Bobrovnikova Délégué
 O. Melnyk Délégué
 V. Prystayko Délégué
 V. Zelenkov Délégué

URUGUAY

E. Bonelli Baccino Chef de délégation
 E. Bianchi Pron Suppléant du chef de délégation
 J. Marsset Juárez Suppléant du chef de délégation

VENEZUELA

R. Alvaradao Chef de délégation
 E. Calderaro Délégué
 M. Carpio Rodríguez Délégué
 E. Falcón Délégué
 C. Fraino Délégué
 M. La Riva Ron Délégué
 C. Motta Délégué
 J. Parada de Lacruz Délégué
 M. Leal Scovino Délégué

VIET NAM

X. Hoang Chef de délégation
 V. Pham Chef de délégation
 T. Lai Xuan Délégué
 T. Le Délégué
 H. Luong Délégué
 V. Luu Délégué

ZAMBIE

C. Kabalika Suppléant du chef de délégation
 C. Kapwepwe Suppléant du chef de délégation
 D. Lungu Délégué
 E. Mambwe Délégué

ZIMBABWE

W. Mangwende Chef de délégation
 J. Bango Délégué
 R. Chingwena Délégué
 K. Kaseke Délégué
 R. Machigere Délégué

OBSERVATEURS :**PALESTINE**

S. Abu Halib Observateur

ASSOCIATION DE DROIT INTERNATIONAL (ILA)

M. Milde Observateur

ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL (IATA)

G. Bisignani Observateur en chef
G. Brazeau Observateur
P. Chikumba Observateur
M. Comber Observateur
R. Donald Observateur
M. Eran-Tasker Observateur
J. Goh Observateur
C. Grau Tanner Observateur
R. Heighes-Thiessen Observateur
E. Hoeven Observateur
S.R. Mace Observateur
C. O'Keefe Observateur
P. Sepúlveda Observateur
R. Smithies Observateur
T. Windmuller Observateur

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE CHARTER AÉRIEN (IACA)

E. Anderson Observateur

ASSOCIATION LATINO-AMÉRICAINNE DE DROIT AÉRONAUTIQUE ET SPATIAL (ALADA)

A.M. Donato Observateur

BANQUE MONDIALE

C. Schlumberger Observateur

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI)

M. Foulkes Observateur

COMITÉ AÉRONAUTIQUE INTER-ÉTATS (CAI)

A. Knivel Observateur en chef

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (CAFAC)

M. Heshmat	Observateur en chef
Y. Afanou	Observateur
C.M. Diop	Observateur
R. Ndhlovu	Observateur
T. Tamrat	Observateur

COMMISSION ARABE DE L'AVIATION CIVILE (CAAC)

A. Daoudi	Observateur en chef
O. El Kittani	Observateur

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (CEA)

H. Koumare	Observateur en chef
------------	---------------------

COMMISSION LATINO-AMÉRICAINNE DE L'AVIATION CIVILE (CLAC)

M. Ospina	Observateur
-----------	-------------

COMMUNAUTÉ DES CARAÏBES (CARICOM)

J. Lewis	Observateur en chef
----------	---------------------

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE (CE)

M. Ayrat	Observateur en chef
S. Cras	Observateur
F. Morgan	Observateur
P. Musquar	Observateur

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC)

R. Benjamin	Observateur
G. Lumsden	Observateur

CONSEIL INTERNATIONAL DES AÉROPORTS (ACI)

R. Aaronson	Observateur en chef
A. Gil	Observateur
R. Heitmeyer	Observateur
S. Poirier	Observateur
A. Strahl	Observateur

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PILOTES DE LIGNE (IFALPA)

D. Dolan	Observateur en chef
J. Anker	Observateur
R.J. Brennan	Observateur
G. Crivellaro	Observateur
C.E. Evans	Observateur
T. Kosik	Observateur
H. Meyer	Observateur
S. Rosen	Observateur

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (FIOT)

Shane Enright	Observateur en chef
R. Adbur	Observateur
R. Balnis	Observateur
K.J. Beath	Observateur
B. Carranza-Orellana	Observateur
Y. Clark	Observateur
F.G. Coghlan	Observateur
J. Condo	Observateur
S. Fernandes	Observateur
V. Gray	Observateur
T. Heywood	Observateur
G. King	Observateur
S. Kurhhirt	Observateur
G.W. Maclean	Observateur
M.S. Mazumder	Observateur
L.H. Moreira	Observateur
R. Mowla	Observateur
J. O'Flynn	Observateur
S. Quader	Observateur
M. Rahman	Observateur
A. Rashid	Observateur
J. Ruiz Trhamppe	Observateur
A. Sandziuk	Observateur
M. Solaiman	Observateur
M. Sufian	Observateur
T.W. Twentyman	Observateur
W. Ulloa	Observateur

L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DU FRET AÉRIEN (TIACA)

P. Cheng	Observateur
L. Coyne	Observateur
D. Fernández	Observateur

MARCHÉ COMMUN DES ÉTATS DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'AFRIQUE AUSTRALE (COMESA)

A. Marawa	Observateur en chef
-----------	---------------------

AT Conf/5-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
1	–	Ordre du jour	Secrétariat
2	1	Origines de la Conférence et dispositions concernant son organisation	Secrétariat
3	–	Calendrier provisoire	Secrétariat
4	1	Historique et aperçu général de la tâche de la Conférence	Secrétariat
5	1.1	Études de cas de libéralisation	Secrétariat
6	1.2	Aspects de la libéralisation relatifs à la sécurité et à la sûreté	Secrétariat
7	2.1	Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	Secrétariat
8	2.2	Libéralisation de l'accès aux marchés	Secrétariat
9	2.2	Location d'aéronefs dans le transport aérien international	Secrétariat
10	2.2	Libéralisation des services de fret aérien	Secrétariat
11	2.3	Mesures de sauvegarde pour assurer une concurrence loyale	Secrétariat
12	2.3	Viabilité et participation	Secrétariat
13	2.4	Intérêts des consommateurs	Secrétariat
14	2.5	Distribution des produits, y compris les systèmes informatisés de réservation et l'Internet	Secrétariat
15	2.6	Amélioration du règlement des différends dans un environnement libéralisé	Secrétariat
16	2.7	Transparence de la réglementation du transport aérien international	Secrétariat
17, P. j. A	3.1	Modèles d'accord sur les services aériens pour la libéralisation bilatérale, régionale ou plurilatérale	Secrétariat
Add. à 17, P. j. B	3.1	Modèles d'accord sur les services aériens pour la libéralisation bilatérale, régionale ou plurilatérale	Secrétariat
18	4.1	Rôle de l'OACI dans la facilitation de la libéralisation	Secrétariat
19	4.2	Déclaration de principes généraux pour le transport aérien international	Secrétariat
20	1.1	Commercialisation et libéralisation	Secrétariat
21	2.2	Initiatives récentes de type libéral ayant une incidence sur l'accès aux marchés	Secrétariat
22, P. j.	2, 4.1	Révision du Manuel de la réglementation du transport aérien international (Doc 9626)	Secrétariat

AT Conf/5-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
23 (N. d'info.) (anglais)	1.1	Industry situation and airline traffic outlook	Secrétariat
24, App.	4.2	Projet révisé de Déclaration de principes généraux	Secrétariat
25 (N. d'info.) (anglais, chinois)	1.1	The development of China's civil aviation	Chine
26 (anglais, arabe, espagnol, français)	2.1	Point de vue de l'industrie sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes	IATA
27 (anglais, arabe, espagnol, français)	2.2	Politique de l'IATA pour un système universel et efficace d'attribution de créneaux	IATA
28 Ann. (anglais, arabe, espagnol, français)	2.3	Politique de l'IATA pour le maintien du système multilatéral des accords intercompagnies	IATA
29 (anglais, arabe, espagnol, français)	2.6	Politique de l'IATA pour le règlement des différends dans le transport aérien international	IATA
30 (N. d'info.) (anglais)	1.1	Consensus and cooperation : a tool for the liberalization of air services	APEC
31 Rév. (anglais, espagnol, français)	1.1	Conséquences de la restructuration de l'aviation civile sur l'emploi et les pratiques sociales	OIT
32 (anglais)	4.1	Liberalization with a human face : the aviation dimension	OMT
33 (anglais)	2.1, 2.2, 2.4	Air carrier ownership and control; leasing; slots; consumer interests	IACA
34 (N. d'info.) (anglais, espagnol français)	2.1, 2.2, 3.1, 4.1, 4.2	Questions en matière sociale et d'emploi à prendre en compte en liaison avec la libéralisation internationale du transport aérien	IFALPA
35 (N. d'info.) (anglais, français)	1.1, 4.1	Nécessité d'une libéralisation accrue du transport aérien international	CCI
36 (N. d'info.) (anglais, français)	2.2	Fret aérien et Organisation mondiale du commerce (OMC)	CCI

AT Conf/5-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
37 (N. d'info.) (anglais)	1.1	Singapore's experience in market liberalization at Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) Forum and suggestion for a parallel and/or phased approach to multilateral liberalization	Singapour
38	2.2	Libéralisation du fret aérien sur une base multilatérale	Singapour
39	2.1	Pour une approche ouverte et consultative de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	Singapour
40	2.3	Opinion de la Géorgie sur certains aspects de la libéralisation (politique tarifaire)	Géorgie
41	2.4	Opinion de la Géorgie sur certains aspects de la libéralisation (droits des passagers)	Géorgie
42	2.2, 2.3	Façon de voir de la Géorgie sur certains aspects de la libéralisation (la nécessité d'assurer l'égalité des chances aux transporteurs aériens)	Géorgie
43	1.1, 4.1	Opinion de la Géorgie sur certains aspects de la libéralisation (besoin de publier un document exhaustif sur les questions de libéralisation)	Géorgie
44	2.2	Opinion de la Géorgie sur certains aspects de la libéralisation (le mot «transport» et les sixième, septième, huitième et neuvième libertés de l'air)	Géorgie
45 (N. d'info.) (anglais)	1.1	Fiji's position on multilateral air service agreements : Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA)	Fidji
46	2.7	Transparence dans la réglementation de l'aviation civile internationale	États-Unis
47	2.3	D'autres mesures pour encourager une concurrence loyale	États-Unis
48	2.1	Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens pour les pays en développement	Barbade
49	2.2	Libéralisation des services de fret aérien	États-Unis
50	2.2	Libéralisation de l'accès aux marchés	États-Unis
51	2.2	Accord général sur le commerce des services (AGCS)	Cuba
52	2.1	Désignation et autorisation	Cuba
53	2.4	L'utilisateur comme objectif principal	Cuba

AT Conf/5-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
54 Rév. (N. d'info.) (anglais, espagnol)	1.1	Gradual development of air transport : an experience	Cuba
55 Rect. (N. d'info.) (anglais)	4.2	Pakistan's views on declaration of global principles for international air transport	Pakistan
56	2.3	Concurrence loyale et mécanismes de protection	Pakistan
57	2.1, 2.2 2.4, 2.5 2.6, 2.7 3.1, 4.1	Vues du Pakistan au sujet des points de l'ordre du jour de la Conférence	Pakistan
58 (N. d'info.) (anglais)	1.1	Sub-regional cooperation on air transport among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar and Viet Nam (CLMV)	CLMV
59 (N. d'info.) (anglais)	2.2	Liberalization of air cargo transport	Secrétariat OCDE
60 (N. d'info.) (anglais, français)	1.1	Expérience de la libéralisation du transport aérien dans les États membres de l'UEMOA	UEMOA
61 (N. d'info.) (anglais, français)	1.1	Expérience européenne en matière de libéralisation des transports aériens	Membres de la CEAC et de l'UE
62	2.5	Distribution des produits	Membres de la CAAC
63	2.4	Intérêts des consommateurs	Membres de la CAAC
64	2.2	Équité et égalité des chances d'accéder aux marchés du transport aérien international et problème de l'encombrement des aéroports	Membres de la CAAC
65	2.1	Propriété substantielle et contrôle effectif	Membres de la CAAC
66 (N. d'info.) (anglais, espagnol, français)	1.1	Répercussions de la restructuration de l'aviation civile sur l'emploi et les pratiques sociales	OIT
67 (N. d'info.) (anglais)	1.1	U.S. liberalization experiences	États-Unis
68 (N. d'info.) (anglais, français)	1.2	Aspects de la libéralisation liés à la sécurité	Membres de la CEAC et de l'UE

AT Conf/5-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
69 (N. d'info.) (anglais, français)	2.4	Engagements des aéroports et compagnies aériennes à l'égard des droits des passagers	Membres de la CEAC et de l'UE
70	2.3	Concurrence loyale et mesures de sauvegarde	Membres de la CAAC
71 (N. d'info.) (anglais, espagnol)	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6	Review of key points of liberalization rules	ALADA
72 (N. d'info.) (anglais)	1.1	The Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA) — Phased development of a single aviation market in the Pacific	Forum des îles du Pacifique
73 (anglais, espagnol, français)	2.2	Location d'aéronefs dans le transport aérien international et questions de juridiction liées à l'État d'immatriculation des aéronefs	FIOT
74 (anglais, espagnol, français)	2.2	Libéralisation de l'accès aux marchés	FIOT
75 (anglais, espagnol, français)	2.1	Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	FIOT
76	1.2	Incidences de la libéralisation en matière de sécurité et sûreté de l'aviation	États africains
77	2.5	Distribution des produits (y compris les systèmes informatisés de réservation et l'Internet)	États africains
78	2.6	Mécanisme pour le règlement des différends	États africains
79	2.2	Accès aux marchés	États africains
80	2.1	Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	États africains
81 (N. d'info.) (anglais, français) (Rév. français)	1.1	Expériences africaines en matière de libéralisation	États africains
82	2.3	Mesures préférentielles en faveur des pays en développement	États africains
83 (anglais, espagnol, français)	2.2	Plaidoyer pour la libéralisation du trafic exclusif de marchandises	TIACA
84 (Rect. anglais)	2.1	Liberalizing air carrier ownership and control	Grâce au nom de la CE et de la CEAC

AT Conf/5-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
85	2.2	Les créneaux et le bruit	Inde
86	1.1, 2.2	Libéralisation des services de fret aérien et d'affrètement touristique	Inde
87	2.3	Mise en place de mécanismes pour la concurrence loyale	États africains
88	1.1	Effets de la libéralisation du transport aérien en matière de congestion aéroportuaire et de nuisances environnementales	France
89 (N. d'info.) (anglais)	1.1	Liberalization of air transport services within the Caribbean Community	CARICOM
90 Rect. (N. d'info.) P. j. A, B, C (anglais en partie, espagnol, français)	1.1, 2.2, 3.1	New bilateral and régional/plurilateral air services agreements	États-Unis
91 (anglais, espagnol, français)	2.2	Droits de trafic, capacité des aéroports et créneaux d'aéroport : le point de vue des exploitants d'aéroports	ACI
92 (anglais, espagnol, français)	2.2	Élargissement de la capacité des aéroports : atténuer les contraintes financières	ACI
93 (anglais, espagnol, français)	2.2	Élargissement de la capacité des aéroports : atténuer les contraintes financières	ACI
94 (anglais, espagnol, français)	2.2	Libéralisation du fret aérien	ACI
95 (anglais, espagnol, français)	2.4	Facilitation et service de qualité pour les passagers : les préoccupations des aéroports	ACI
96	1.2, 2.1, 2.2	Protection des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté dans le processus de la libéralisation économique	États-Unis
97 (N. d'info.) (anglais)	1.1	Model Air Commerce Act	États-Unis
98 (N. d'info.) (anglais, espagnol)	1.1	Background of liberalization and experiences in the Latin American Region	Membres de la CLAC

AT Conf/5-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
99 (anglais, espagnol)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.7	Review of key regulatory aspects of liberalization	Membres de la CLAC
100	2.2	Libéralisation des services de fret aérien	République de Corée
101	2.1	Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	République de Corée
102	—	Projet de rapport — Introduction	Secrétariat
103	1.2	Projet de rapport sur le point 1.2 de l'ordre du jour	Secrétariat
104	1, 1.1	Projet de rapport sur les points 1 et 1.1 de l'ordre du jour	Secrétariat
105	2, 2.1	Projet de rapport sur les points 2 et 2.1 de l'ordre du jour	Secrétariat
106	2.2	Projet de rapport sur le point 2.2 de l'ordre du jour	Secrétariat
107	2.5	Code de conduite sur les systèmes informatisés de réservation	Membres de la CLAC
108	2.3	Projet de rapport sur le point 2.3 de l'ordre du jour	Secrétariat
109	4.1	Rôle de l'OACI dans la facilitation de la libéralisation	Uruguay
110	2.6	Projet de rapport sur le point 2.6 de l'ordre du jour	Secrétariat
111	2.4	Projet de rapport sur le point 2.4 de l'ordre du jour	Secrétariat
112	2.5	Projet de rapport sur le point 2.5 de l'ordre du jour	Secrétariat
113	2.7	Projet de rapport sur le point 2.7 de l'ordre du jour	Secrétariat
114	2.1	Proposition relative à la note WP/105 (Rapport sur le point 2.1 de l'ordre du jour)	Nouvelle-Zélande
115	3.1	Projet de rapport sur le point 3.1 de l'ordre du jour	Secrétariat
116	4.1	Projet de rapport sur le point 4.1 de l'ordre du jour	Secrétariat

PUBLICATIONS DE L'OACI DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le sommaire ci-après indique le statut des diverses séries de publications de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le domaine du transport aérien et donne un aperçu de leur contenu.

Normes et pratiques recommandées internationales — Facilitation (*Annexe 9 à la Convention*), adoptées par le Conseil conformément aux articles 37, 54 et 90 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. L'application uniforme des dispositions des normes internationales relatives à la facilitation est considérée comme réalisable et nécessaire pour faciliter et améliorer un aspect de la navigation aérienne internationale, tandis que l'application des dispositions des pratiques recommandées est considérée comme généralement réalisable et hautement souhaitable pour faciliter et améliorer un aspect de la navigation aérienne internationale. Toute différence entre les règlements et pratiques d'un État et ceux que prévoient les normes internationales doit être notifiée au Conseil conformément à l'article 38 de la Convention. Le Conseil a aussi invité les États contractants à lui notifier les différences entre leurs propres règlements et pratiques et les dispositions des pratiques recommandées.

Déclarations du Conseil sur la politique relative à certaines questions de transport aérien, notamment: redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, imposition et buts dans le domaine de la facilitation.

Recueils de statistiques publiés périodiquement, dans lesquels sont présentés les renseignements statistiques communiqués par les États contractants sur leur activité dans le domaine de l'aviation civile.

Circulaires qui contiennent des renseignements spécialisés de nature à intéresser les États contractants. Elles comprennent des études des tendances dans l'industrie du transport aérien aux niveaux mondial et régional, ainsi que des études spécialisées à l'échelle mondiale.

Manuels qui contiennent des renseignements ou des indications à l'intention des États contractants sur un certain nombre de questions, notamment: tarifs d'aéroports et d'installations et services de navigation aérienne de route, techniques de prévision du trafic aérien et statistiques du transport aérien.

Parmi les publications qui peuvent intéresser les États contractants, il convient de signaler les rapports des réunions consacrées au transport aérien, notamment des sessions de la Division de facilitation et de la Division des statistiques, ainsi que des conférences sur les aspects économiques des aéroports et des installations et services de navigation aérienne. Sont également publiés des suppléments à ces rapports, qui indiquent la suite que le Conseil a donnée aux recommandations des réunions, qui dans de nombreux cas sont adressées aux États contractants.

© OACI 2003
7/03, F/P1/400
N° de commande 9819
Imprimé à l'OACI

ISBN 92-9194-107-7



9 7 8 9 2 9 1 9 4 1 0 7 0