



SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/6)

Montréal, 18 – 22 mars 2013

APPENDICES

Le texte ci-joint constitue les appendices au rapport. Prière de l'insérer dans le dossier du rapport, à couverture jaune.

APPENDICE A**ALLOCUTION D'OUVERTURE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL**

Au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'OACI, je suis heureux de vous accueillir tous à cette sixième Conférence mondiale de transport aérien.

Il se tient environ tous les dix ans une conférence de transport aérien. Ces conférences mettent à jour les politiques de l'OACI relatives à la croissance durable de l'aviation civile internationale. À la cinquième de ces conférences qui s'est tenue en 2003, l'accent a porté sur la libéralisation. Cette année, nous faisons un grand pas en avant et nous nous intéressons plus particulièrement à la viabilité du transport aérien.

Pour nous, cette viabilité signifie sécurité, sûreté et convivialité pour l'environnement de l'exploitation aérienne, tant pour le trafic passagers que pour celui de fret, pour que les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les autres partenaires de la chaîne de valorisation du transport aérien aient des perspectives raisonnables de rentabilité. Elle signifie aussi que les économies compétitives et le développement régional économique seront encouragés.

Nous avons obtenu de bons résultats dans les trois premières catégories. L'aviation n'a jamais été plus sûre, le nombre d'accidents mortels n'ayant jamais été aussi bas qu'en 2012. Il en est de même pour la sûreté de l'aviation, de nombreux enseignements très précieux ayant été tirés des événements du 9 septembre 2001. Les avions modernes sont de nos jours beaucoup moins bruyants et beaucoup plus économes en énergie que leurs prédécesseurs. Dans ces trois domaines, nous nous sommes engagés à continuer de renforcer encore plus les solides résultats obtenus jusqu'à présent.

Malheureusement, nous n'avons pas aussi bien réussi à améliorer la rentabilité de l'aviation.

L'aviation mondiale emploie actuellement environ 60 millions de personnes. Elle crée plus de 2 trillions de dollars d'activité économique et transporte chaque année plus de la moitié du milliard de touristes internationaux. Le transport aérien est plus que jamais un moteur essentiel du développement économique, social et culturel dans le monde entier et il est prévu qu'il continuera de se développer.

Pour le long terme, l'OACI prédit que le trafic régulier fera plus que doubler d'ici 2030, passant de 2,9 milliards de passagers l'an passé à plus de 6 milliards. Pendant la même période, le nombre des départs devrait lui aussi doubler, de 30 millions à 60 millions par an. Au chapitre du fret, les marchandises transportées par la voie aérienne représente 30 % en valeur et 0,5 en volume de tous les échanges commerciaux internationaux, tendance qui devrait se maintenir à l'avenir.

Les bienfaits potentiels de la croissance sont énormes – mais il est peu probable qu'ils se concrétiseront pleinement si nous ne pouvons pas créer un contexte favorable à un système de transport aérien mondial qui soit économiquement sain pour toutes ses parties prenantes.

Tout cela explique le défi que nous devons relever pendant les cinq jours de cette conférence : nous devons formuler des recommandations pratiques et concrètes pour adapter le cadre de la réglementation mondiale aux réalités du XXI^e siècle.

Une des questions cruciales que nous devons examiner concerne l'accès aux marchés. Cet accès est un élément indispensable de tout système de transport aérien mondial qui puisse être efficace, et pourtant il demeure extrêmement limité. Nous devons satisfaire les demandes constantes d'un élargissement des libertés dans l'aviation et d'une approche multilatérale qui, à terme, pourrait remplacer le système bilatéral qui domine actuellement.

La propriété et le contrôle des transporteurs aériens sont deux domaines liés à l'accès dont la solution est également urgente. La désignation et les autorisations données aux compagnies aériennes, les participations étrangères aux compagnies aériennes nationales et leur accès aux marchés internationaux du capital doivent être régis plus soupagement.

Nous devons proposer des mesures qui amélioreront la santé financière du transport aérien. Par exemple, pour assurer sa viabilité, les différences de rentabilité des compagnies aériennes et d'autres parties prenantes de sa chaîne de valorisation doivent être réduites le plus possible, voire éliminées. Parallèlement, la concurrence croissante entre compagnies aériennes et entres alliances de compagnies, combinée à leur concentration accrue dans certains marchés, ont jeté des doutes sur l'équité dans la concurrence. Et à mesure que la libéralisation se généralise dans le monde, il faudra continuer de disposer de mécanismes de protection pour promouvoir la participation durable et efficace de tous les États, en particulier ceux des pays en développement, au marché mondial.

N'oublions jamais le passager. La protection des consommateurs est de nos jours plus généralisée dans de nombreuses parties du monde, mais elle ne fait l'objet d'aucunes règles universelles. Par exemple, au chapitre de la transparence des tarifs, comment pouvons-nous encourager la convergence des régimes nationaux ou régionaux vers un modèle international ?

Les politiques en matière d'imposition constituent une autre barrière généralisée et complexe qui entrave la viabilité. Les États frappent de plus en plus les fournisseurs de services et les usagers de taxes et de redevances. Ils ont peut-être de bonnes raisons de le faire, mais elles n'en ont pas moins un effet délétère sur la croissance du transport aérien.

Autre question importante : le financement d'immenses immobilisations de capital pour développer l'infrastructure des aéroports et de la navigation aérienne. Le secteur privé y participe souvent, ce qui soulève plusieurs questions cruciales de gouvernance, notamment celle de la responsabilité que la Convention de Chicago confère aux États.

Comme vous pouvez le voir, nous avons beaucoup de pain sur la planche car à mon avis, nous devons complètement repenser le cadre de notre réglementation mondiale.

Je crois pour ma part que nous devons fonder toutes nos actions sur le Préambule de la Convention de Chicago. Il y est clairement indiqué que les États doivent se mettre d'accord sur certains principes et arrangements pour que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée, pour que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et pour qu'ils puissent être exploités sainement et économiquement.

C'est là une description extraordinairement lucide, complète et visionnaire de la viabilité du transport aérien.

L'Article 44 de la Convention nous dit comment nous devons progresser pour favoriser la viabilité. Il fixe plusieurs objectifs à l'OACI :

- a) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;
- b) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable ;
- c) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international.

Certes, les intentions ainsi exprimées il y a près de 69 ans demeurent valides, mais le monde dans lequel nous vivons a connu des bouleversements profonds et irréversibles. Dans l'environnement économique et commercial mondialisé que nous connaissons actuellement, nous avons pour responsabilité en tant que régulateurs de repenser notre position ou nos opinions dépassées qui nous empêchent d'établir un secteur de l'aviation robuste pleinement opérationnel et financièrement sain.

L'OACI a déjà pris plusieurs mesures importantes dans cette direction. Le Conseil a récemment approuvé un nouvel Énoncé de mission pour l'Organisation, qui consiste à « *réaliser la croissance durable de l'aviation civile mondiale* ».

Le Conseil a aussi approuvé un nouvel Objectif stratégique intitulé « *Développement économique du transport aérien : renforcer le développement d'un système sûr et économiquement viable de l'aviation civile* ». Il focalise nos énergies et nos ressources sur l'établissement de politiques et d'orientations sur la réglementation du transport aérien, la gestion de l'infrastructure et les activités économiques de l'aviation, dont la protection du consommateur, l'imposition, l'équité dans la concurrence et les redevances d'usage. Il vise aussi la facilitation de l'accès au financement de l'infrastructure aéronautique et du système du transport aérien et concerne de plus la réglementation et la supervision économiques.

Je voudrais avant de conclure insister sur un dernier point : au cours des ans, les conférences de transport aérien comme celle-ci ont formulé à l'intention des États des politiques et des orientations pratiques et complètes sur la réglementation économique du transport aérien international. Or, pour certaines raisons, elles ne sont pas appliquées autant qu'il le faudrait. Cela me préoccupe. Est-ce parce que leur application n'est pas obligatoire ? Est-ce parce qu'elles ne sont pas assez connues et que leur application n'est pas assez encouragée ? Ou bien devons-nous disposer d'instruments plus pratiques pour renforcer leur efficacité ?

Vous devrez tous à cette conférence réfléchir à ces questions et suggestions. Je souhaite entendre des propositions qui encourageront les États à reprendre dans leurs lois, règlements et accords de services aériens les principes, politiques et éléments d'orientation de l'OACI. Cela améliorera grandement l'efficacité de votre participation à cette conférence.

Ensemble, nous avons une semaine pour transformer le cadre mondial de la réglementation. Nous avons cinq jours pour formuler une série de recommandations qui pourront modifier l'avenir de l'aviation civile internationale au cours des prochaines décennies et que nous adresserons à la prochaine session de l'Assemblée qui se tiendra en septembre 2013.

C'est là une occasion qui peut se présenter à très peu de personnes au cours de leur vie. L'ampleur de nos progrès dépend de nous tous qui sommes réunis dans cette salle, dépend de notre engagement en faveur du changement et de notre participation à nos délibérations.

Mais avant tout, n'oublions jamais à qui ces efforts doivent bénéficier. Ils doivent bénéficier aux citoyens du monde qui directement ou indirectement, paient les services que nous fournissons en achetant des billets d'avion ou en payant leurs impôts. Nous nous devons de ne pas les décevoir.

Dans l'esprit de la coopération internationale, nous, à l'OACI, nous collaborerons très étroitement avec nos partenaires habituels, c'est-à-dire avec les organisations internationales, les commissions régionales et le secteur de l'aviation dans son ensemble, et en particulier avec l'Organisation mondiale des douanes pour ce qui est des questions de fret et avec l'Organisation mondiale du tourisme pour ce qui concerne le tourisme.

Je suis maintenant heureux de donner la parole à mon très cher ami, Taleb Rifai, Secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme.

APPENDICE B**ALLOCUTION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DE L'ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME (OMT)**

Je vous remercie, Monsieur le Président, de me donner cette occasion de m'exprimer devant un auditoire aussi distingué, en préambule aux délibérations si importantes que vous allez tenir sur des enjeux fondamentaux des politiques de transport aérien international.

Je suis conscient du privilège que cela représente et l'apprécie à sa juste valeur. J'y vois, et c'est une opinion sincère, le reflet d'une reconnaissance croissante de la symbiose intrinsèque qui existe entre le transport aérien et le tourisme.

C'est aussi l'expression de la nécessité de plus en plus forte de sortir du cloisonnement sectoriel pour travailler plus étroitement ensemble. Car, Monsieur le Président, c'est la seule façon d'avancer si l'on veut que le transport aérien et le tourisme tiennent leur rôle pour jeter les bases d'une société plus durable sur chacun de ses trois piliers – social, économique et environnemental.

Chers amis,

L'OACI et l'OMT, deux organisations apparentées au sein du système des Nations Unies, sont les instances intergouvernementales respectivement responsables, à l'échelle mondiale, de l'aviation et du tourisme. En cette qualité, il nous incombe de donner l'exemple et montrer la voie à suivre en instituant une coopération plus étroite et plus efficace à tous les niveaux.

J'ai une dette envers mon grand ami le Secrétaire général Raymond Benjamin et le Directeur responsable du transport aérien à l'OACI, Boubacar Djibo, eux qui ont compris la nécessité d'une collaboration plus étroite entre l'OACI et l'OMT et qui ont tant fait pour que cette coopération voie le jour.

Chers amis, nous sommes à la croisée des chemins. Nous pouvons faire, pour le transport aérien et le tourisme, le choix de politiques convergentes sur les questions d'intérêt commun et en recueillir d'importants bénéfices mutuels.

Aviation et tourisme, moteurs de la croissance économique et du développement durable

En 2012, il y a eu pour la première fois plus d'un milliard de touristes internationaux voyageant dans le monde en l'espace d'une seule année. Plus de la moitié de ces touristes ont pris l'avion pour rejoindre leur destination, proportion qui est bien plus élevée pour les destinations lointaines, en particulier les pays enclavés et les pays insulaires en développement.

Les voyages de ces touristes se sont traduits par plus de 1 300 milliards USD de recettes d'exportation pour les pays visités, soit près de 6 % des exportations mondiales de biens et de services et 30 % des exportations de services uniquement.

Le tourisme, dont beaucoup ignorent qu'il englobe à la fois les voyages d'affaires et de loisir, est synonyme d'emplois (1 emploi sur 11 dans le monde), de possibilités commerciales pour les petites et moyennes entreprises, de renouveau des zones urbaines et rurales et, à condition d'être géré convenablement, de préservation et de promotion de notre patrimoine naturel et culturel. Un aspect crucial est que le tourisme est synonyme de réduction de la pauvreté. Il suffit de voir que dans tous les pays radiés de la liste des pays les moins avancés (PMA), le tourisme est l'une des principales activités économiques.

Le tourisme a pris un relief particulier dans les destinations des économies émergentes. Aujourd'hui, sur le milliard d'arrivées de touristes internationaux enregistrées dans le monde, près de la moitié l'a été à destination d'économies émergentes et en développement. Ces arrivées permettent d'y créer et d'y maintenir des emplois et des revenus pour les populations les plus nécessiteuses, et le poids d'économies émergentes dans le tourisme doit encore augmenter.

L'OMT prévoit que les économies émergentes connaîtront une croissance deux fois plus forte des arrivées de touristes internationaux que les économies avancées ces 20 prochaines années (4,4 % contre 2,2 %). À ce rythme, les économies émergentes vont dépasser les économies avancées pour ce qui est des arrivées de touristes internationaux d'ici 2015 et recevront d'ici 2030 plus d'un milliard d'arrivées.

Le tourisme est donc un pilier fondamental du progrès socioéconomique, aussi bien pour les économies développées que pour les économies émergentes et en développement, et que pour l'aviation.

Or, la croissance et l'expansion de ce phénomène mondial que l'on appelle « tourisme » n'aurait pas été possible sans le transport aérien.

L'essor extraordinaire du tourisme international ces dernières décennies – 25 millions de touristes en 1950, plus d'un milliard en 2012 – s'explique autant par le développement du transport aérien que par celui de la classe moyenne, l'enrichissement des pays industrialisés et émergents et les forces à l'œuvre de la mondialisation. De même, la croissance du transport aérien est intrinsèquement liée à l'expansion du tourisme, expansion qui est appelée à se poursuivre – d'ici 2030, l'OMT prévoit que les touristes internationaux seront 1,8 milliard et que 52 % d'entre eux prendront l'avion pour se rendre dans la destination visitée.

L'OMT et l'OACI : pour un décloisonnement

L'OMT a des liens de travail étroits avec l'OACI depuis que nous avons conclu un accord de collaboration en 1978, prévoyant que nous nous consultions sur les questions d'intérêt commun en vue de garantir une coordination optimale et d'éviter une répétition inutile des efforts.

Plus récemment, en 2010, notre collaboration a été renforcée grâce à un mémorandum identifiant clairement différents domaines d'intérêt mutuel et d'action. Aujourd'hui, j'aimerais en évoquer simplement trois, qui figurent à l'ordre du jour de la conférence.

D'abord, la connectivité et la réglementation économique. L'accès aérien est essentiel pour les pays développés et en développement, ce qui rend tout aussi essentielle la libéralisation du marché du transport aérien.

Or, la réciprocité des services aériens continue de primer, dans de trop nombreux pays, sur le bilan que l'on pourrait tirer des avantages économiques et sociaux plus larges découlant d'une ouverture des marchés. Le fait d'avoir des politiques sectorielles séparées pour le transport aérien et le tourisme crée une fracture fondamentale, et trop souvent même conflictuelle. C'est un frein important au développement des voyages et du tourisme, et donc de leurs retombées économiques.

Aujourd'hui, ces restrictions qui continuent d'entraver l'accès au marché sont amplifiées quand elles sont appliquées au tourisme, avec des implications considérables aussi bien pour les économies qui pèsent le plus lourd que pour les petites destinations touristiques. Le tourisme représente le principal secteur d'exportation, ou en a le potentiel, dans beaucoup de pays parmi les plus pauvres au monde. Cependant, en l'absence de services aériens attractifs, les retombées du tourisme dans ces pays restent limitées.

D'après des études menées par la Banque mondiale, le degré de connectivité est intimement lié à des variables économiques importantes comme le degré de libéralisation des marchés de transport aérien. Il serait possible d'améliorer la connectivité aérienne en procédant avec discernement à une libéralisation de la réglementation couvrant l'accès au marché et l'accès aux capitaux dans le contexte du tourisme et du commerce. Cela passerait en particulier par plus de « ciel ouvert », un assouplissement des restrictions à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens et la mise en place d'un cadre allant au-delà de la logique bilatérale.

Si la responsabilité en matière réglementaire est une prérogative des États souverains, l'OACI, pour sa part, est à la tête des efforts pour libéraliser le transport aérien depuis sa première conférence de transport aérien en 1977. Elle fournit des orientations de plus en plus complètes en vue d'une libéralisation progressive, au rythme déterminé par chaque État. Lors des cinq dernières conférences, la question n'a plus tellement été de savoir s'il fallait libéraliser mais plutôt de comment s'y prendre pour libéraliser. Les documents d'orientation se sont multipliés mais la mise en pratique demeure peut-être encore trop limitée.

À sa dernière réunion, le Conseil exécutif de l'OMT a identifié les contraintes limitant la connectivité dans les politiques publiques comme étant un obstacle central à un essor plus vigoureux du tourisme. Il a fait de l'amélioration de la connectivité, en particulier de la connectivité aérienne, une priorité de travail de l'Organisation, à mener à bien avec l'OACI. À cet égard, l'OMT souhaiterait vivement que la discussion sur le cadre réglementaire s'oriente, avec les mesures de sauvegarde nécessaires, vers une décision claire en faveur de la libéralisation.

J'en viens à la deuxième question clé, celle des taxes et autres prélèvements. S'il est vrai que les taxes et droits institués dans les règles sont un instrument fiscal fondamental et légitime des pouvoirs publics partout dans le monde, la prolifération des prélèvements frappant le transport aérien comme le tourisme est un motif croissant de préoccupation.

Certes, les professionnels du secteur devraient naturellement payer leur part ; mais cette tendance risque en fait d'entraîner un préjudice net pour l'économie, particulièrement dans les destinations très fortement tributaires du transport aérien. Dans de nombreux cas, les prélèvements et droits sont une distorsion claire du marché et un obstacle au commerce, car ils empêchent une concurrence loyale entre les destinations.

C'est une question qui, comme la connectivité, doit être traitée en faisant valoir collectivement les bienfaits apportés par le transport aérien et le tourisme, à l'aide d'analyses décroisées et d'éléments d'orientation destinés aux États concernant l'impact des taxes et autres prélèvements. Il convient également, dans toute la mesure du possible, de chercher des solutions à l'échelle mondiale afin de garantir des règles du jeu équitables, comme celles sur lesquelles travaille actuellement l'OACI dans le domaine des émissions des aéronefs.

La troisième question est celle de la protection des consommateurs. Il n'y a pas suffisamment de règles contraignantes à l'échelon mondial régissant les droits et les obligations des touristes/consommateurs et des organisateurs de voyages. L'OMT a engagé un processus, auquel l'OACI participe, en vue de rédiger une convention internationale traitant des éléments essentiels du champ d'application ayant été identifiés, et contenant aussi des dispositions non contraignantes.

L'OMT n'entend pas, naturellement, que ces travaux remplacent ou fassent double emploi avec l'un quelconque des cadres réglementaires connexes ayant déjà été adoptés par l'Union européenne ou par d'autres organisations internationales comme l'OACI. Ce projet devrait contribuer à une meilleure protection des touristes comme des prestataires de services touristiques à travers le monde en rendant internationales et multilatérales certaines normes qui existent déjà et donnent des résultats.

Une vision collective et intégrée des voyages et du tourisme

Alors que les chiffres du tourisme continuent leur progression, entraînant dans leur sillage l'emploi, le commerce et le développement, le tourisme bénéficie d'une reconnaissance de plus en plus importante à l'échelon national et international. Cette reconnaissance est de plus en plus visible sur la scène mondiale, le tourisme occupant une position plus favorable parmi les priorités du développement international.

Lors de deux grands sommets l'an dernier, à savoir la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20) et le G20, les dirigeants mondiaux se sont accordés à dire que le tourisme peut apporter une contribution importante en vue de relever nombre des défis mondiaux parmi les plus préoccupants.

À la conférence Rio+20, les dirigeants mondiaux ont estimé d'un commun accord que le tourisme « peut apporter une contribution non négligeable au développement durable dans ses trois dimensions, qu'il est étroitement lié à d'autres secteurs et qu'il peut créer des emplois décents et des débouchés commerciaux ». Au cours du même mois, les plus grandes puissances économiques mondiales se sont réunies au Mexique lors du sommet du G20 pour poser les jalons du redressement mondial. Dans leur déclaration finale, les dirigeants du G20 ont reconnu, pour la première fois au cours des treize ans d'existence du G20, « le rôle du voyage et du tourisme en tant que vecteur de la création d'emplois, de la croissance économique et du développement ».

Le tourisme est un utilisateur final primordial, et en fait dominant, du transport aérien. Et le tourisme dépend de plus en plus du transport aérien. Si l'on veut répondre aux attentes, le tourisme et le transport aérien doivent se rapprocher pour pouvoir présenter une position intégrée sur les questions d'intérêt commun.

Chers amis,

En dépit des avancées récentes, le tourisme, de même que le transport aérien, n'est souvent pas pleinement reconnu à la mesure de ses retombées sociales et économiques, de sorte qu'il fait l'objet de politiques qui limitent sa capacité de connaître une croissance durable.

Nous serons plus convaincants si nous parlons d'une même voix pour expliquer les avantages de la connectivité et de la libéralisation, du caractère injustifié et nuisible des taxes, des droits et des obligations des touristes/consommateurs et des organisateurs de voyages, ou pour évoquer l'un des nombreux autres domaines tels que la simplification des formalités de délivrance des visas ou l'atténuation des changements climatiques.

Assurer la coordination entre compagnies aériennes, destinations touristiques et autorités aéroportuaires, en s'appuyant sur des orientations appropriées des pouvoirs publics à l'échelon national et sur les travaux conjoints de l'OMT et de l'OACI à l'échelon mondial, nous aidera à positionner les voyages et le tourisme comme un secteur stratégique dans lequel le transport aérien tient un rôle de pivot.

L'OMT s'engage pleinement dans cette nouvelle dynamique allant dans le sens d'une coopération plus étroite et d'une action collective du tourisme et du transport aérien à l'échelon international.

Cette conférence peut être déterminante à l'heure de faire des choix et je suis certain que vous partagez mon sentiment.

Je vous souhaite à tous plein succès dans vos délibérations ces cinq prochains jours, en vous assurant de notre disponibilité à travailler avec vous pour tenir notre rôle dans ce que nous voulons être un meilleur avenir pour tous.

Je vous remercie de votre attention.

APPENDICE C**ALLOCUTION DE LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN**

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 accueillir ici à Montréal à l'occasion de cette sixième Conférence mondiale de transport aérien.

Je me ferai l'écho du Président Kobeh en vous disant moi aussi que cette conférence de l'OACI nous donne une occasion unique de transformer le cadre mondial de la réglementation. La planification de la viabilité du transport aérien est une entreprise vaste et complexe qui fera appel à la sagesse, à l'expertise et à la bonne volonté combinées de tous les participants réunis dans cette salle.

Du simple fait de votre présence, vous qui représentez 131 États et 39 organisations internationales, vous démontrez combien vous êtes engagés à bâtir un environnement de réglementation qui permettra d'exploiter pendant de nombreuses années un transport aérien sûr, régulier, efficace et économique. Cette modernisation si nécessaire répondra aussi aux attentes de plus en plus pressantes des usagers dans un marché mondial qui évolue rapidement.

Pour démontrer combien elle s'est engagée dans ce processus, l'OACI a procédé à de vastes préparatifs de ce remue-méninges de haut niveau. Elle dialogue depuis près d'un an avec la communauté mondiale de l'aviation pour comprendre pleinement les principales questions et préoccupations des États, de l'aviation et des usagers.

En avril 2012, l'Organisation a tenu un Symposium international de transport aérien qui a étudié en profondeur les obstacles à la viabilité du transport aérien. Ce forum interactif a permis d'énoncer des stratégies préliminaires qui ont été mises à l'essai et développées à l'occasion de six séminaires et deux réunions régionales. Ces manifestations étaient destinées aux États et à l'aviation et elles se sont tenues à partir de juillet dernier à plusieurs emplacements : Rabat, Buenos Aires, Martinique, Sénégal, Paris, Ottawa, Washington et, pour terminer, à Hong Kong en janvier de cette année.

Les enseignements tirés de ces réunions exploratoires ont été très positifs et très précieux. Les opinions et points de vue exprimés ont contribué à peaufiner les documents et les déclarations qui formeront la base de nos débats de cette semaine sur des propositions concrètes de politique, qui visent toutes à assurer la viabilité et le développement économique à long terme du système mondial de transport aérien.

L'élément final de nos travaux préparatoires a été le Symposium précédant la Conférence qui s'est tenu hier et auquel beaucoup d'entre vous ont assisté. Je l'ai personnellement trouvé très stimulant puisqu'il nous a permis de nous plonger dans l'examen des principales opinions de toutes les parties prenantes de la chaîne du transport aérien sur la politique de la viabilité. Nous souhaitons que les participants soient francs, stimulants et constructifs. Nous n'avons pas été déçus à cet égard.

Je saisis cette occasion pour remercier les panélistes et les modérateurs qui n'ont pas hésité à nous extraire de notre zone de confort et à nous suggérer de nouvelles façons d'éclairer une

réalité vieillissante. C'est à cela que le Président pensait lorsqu'il y a quelques instants il nous a demandé d'adapter nos réflexions et nos actions aux réalités du XXI^e siècle.

Une puissante image me vient à l'esprit quand je pense à combien nous devons changer notre manière de penser. Lorsque l'OACI a été créée en 1944, que pouvions-nous voir sur la carte du monde ? Des frontières géographiques et politiques. Elles existaient depuis des siècles et des siècles et nous avons façonné nos réflexions autour de cette image que nous nous faisons du monde. Quand nous avons vu la première photo de la terre prise depuis l'espace extra-atmosphérique, les frontières politiques avaient disparu. Nous avons vu la planète bleue d'une façon entièrement différente. Les astronautes ont peut-être mieux compris que nous ce que le philosophe et inventeur américain Buckminster Fuller avait à l'esprit quand il a appelé notre planète l'Astronef Terre – qui ne transporte aucun passager, mais seulement un équipage. Nous devons tous faire notre part du travail pour que cet astronef puisse voler.

Le fait que le transport aérien ait constamment démontré au cours des années combien il pouvait s'adapter, en dépit de défis souvent graves et apparemment insurmontables, m'encourage grandement. Beaucoup d'entre nous se souviendront sans doute des effets dévastateurs du premier choc du pétrole des années '70, de la profonde récession du début des années '90, de la crise asiatique de '97, des attaques terroristes dirigées contre les États-Unis le 11 septembre 2001, de l'épidémie du syndrome respiratoire aigu sévère (SARS) de 2003 et de la crise financière mondiale de 2008-2009, pour n'en nommer que quelques-uns.

Pendant toutes ces épreuves, le transport aérien mondial a non seulement survécu mais il s'est même développé. De fait, son trafic a doublé tous les quinze ans depuis 1977. Cette croissance montre combien la santé du transport aérien est cruciale – non seulement pour la prospérité, mais aussi pour la reprise et la croissance de l'économie.

Je tiens pour terminer à souligner combien les résultats de cette conférence seront importants pour le Comité du transport aérien que j'ai l'honneur et le privilège de présider. Au cours des prochains mois, notre programme de travail sera axé sur le rôle que jouera l'OACI pour promouvoir la viabilité et le développement économique du transport aérien, dans l'esprit de la mission et du nouvel objectif stratégique que l'OACI vient d'adopter dans ce domaine. Pour ce faire, nous devons pouvoir accéder aux réflexions et aux renseignements les plus récents, ce que les délibérations et les recommandations de notre conférence nous permettront de faire dans une grande mesure.

Mesdames et messieurs, nous nous engageons dans une entreprise commune : fournir en temps voulu aux États des orientations de politique complètes et les encourager à les appliquer, en fonction de leurs besoins et de leur situation, aux échelons national, bilatéral et multilatéral.

Je vous remercie à l'avance de votre contribution à cet effort et je vous souhaite à tous une conférence des plus productives et stimulantes !

APPENDICE D**OBSERVATIONS FINALES DU PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE ATCONF/6**

Distingués délégués,
Mesdames et Messieurs,

Je voudrais tout d'abord saisir cette occasion pour vous remercier, non seulement de m'avoir élu Président de la Conférence, mais aussi d'avoir contribué de manière active et utile aux délibérations qui ont fait de cette conférence un grand succès.

La Conférence a réuni plus de mille participants de 131 États et de 39 organisations ayant statut d'observateur. Cette participation record témoigne de la pertinence de cet événement et de son rôle déterminant dans la définition de l'avenir du transport aérien international.

Je souhaite également féliciter le Secrétaire général de l'OACI, M. Raymond Benjamin, et le Secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), M. Taleb Rifai, qui, pour la première fois dans les annales des deux organisations, ont publié une déclaration conjointe sur l'aviation et le tourisme, faisant preuve ainsi de leur volonté de tirer le meilleur parti possible des synergies entre leur secteur respectif.

Qu'avons-nous entendu durant les cinq jours de la Conférence ?

Nous avons entendu votre demande que l'OACI renforce son rôle de chef de file dans les domaines de l'économie et de la réglementation du transport aérien.

Nous avons entendu votre demande que les questions de transport aérien soient examinées dans une perspective mondiale et d'une manière exhaustive et cohérente.

Nous avons également entendu la demande d'une coopération accrue et améliorée entre les parties prenantes. Nous avons entendu votre appel en faveur d'un dialogue entre toutes les parties prenantes intervenant dans la chaîne de valorisation du transport aérien.

Mais surtout, nous avons entendu votre demande de changement de perspective.

Ce changement est d'ailleurs en train de se produire.

Même s'il nous a fallu du temps pour parvenir à un consensus sur certaines questions, nous sommes convenus du plus important : nous pourrions réussir que si nous travaillons ensemble.

Et la Conférence a obtenu des résultats significatifs dans plusieurs domaines.

Des défis considérables nous attendent :

- qu'il s'agisse de l'élaboration de nouveaux accords internationaux portant sur le transport aérien de fret ou portant sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens ;
- qu'il s'agisse par ailleurs de l'élaboration de principes fondamentaux en matière de protection des consommateurs ;
- qu'il s'agisse enfin de la recherche de la compatibilité des règles en matière de concurrence.

Ensemble, nous avons posé les bases d'un changement qui permettra un développement durable du transport aérien. Ce changement radical de perspective permettra au monde de l'aviation civile de passer de son état de fragmentation actuel, vers plus de cohérence, plus d'efficacité, et plus d'intégration. Un des exemples de cette intégration se trouve dans la participation de l'Organisation mondiale du tourisme à nos efforts, ce qui permettra d'assurer une coopération accrue et une action commune entre le transport aérien et le tourisme sur le plan international.

Je souhaite remercier les États et les partenaires industriels qui ont accepté de consacrer du temps, de l'énergie et des ressources considérables à la formulation de cette stratégie globale.

Sur ce, Mesdames et Messieurs, je voudrais avant de terminer rendre hommage aux efforts considérables déployés par le Secrétariat de l'OACI pour organiser cette conférence et pour assister les participants, notamment les interprètes, traducteurs et tout le personnel qui s'active en coulisses.

Comme cela a été rappelé lors du Symposium préparatoire qui s'est tenu dimanche dernier, nous sommes et demeurerons une communauté unie par des objectifs communs.

Je vous souhaite à tous un bon voyage de retour et je déclare officiellement close cette sixième Conférence mondiale de transport aérien.

APPENDICE E**Liste des Délégués**

CD	Chef de délégation
SCD	Suppléant du chef de délégation
CCD	Conseiller du chef de délégation
D	Délégué
OC	Observateur en chef
OBS	Observateur
C	Conseiller

*ÉTATS MEMBRES/NOMS/FONCTION AU SEIN DE LA DÉLÉGATION***AFGHANISTAN**

Natiq, Y. D

AFRIQUE DU SUD

Mdladlana, M. CD
 Chikunga, L.S. SCD
 Brightness Khoza, G.N. D
 Elon, N.V. D
 Godwin, N.B. D
 Hay, D. D
 Legodi, M.K. D
 Mabaso, L. D
 Maeko, A.V. D
 Maseko, Z.F. D
 Ndaba, T. D
 Ndlovu, S. D
 Peege, B. D
 Richman, A. D
 Rockman, N.N. D
 Seedat Asruf, A.A. D
 Tharage, N.V. D
 Van Schalkwyk, M.C. D
 Vorster, S. D
 Zweigenthal, C. D

ALBANIE

Hyseni, H. CD
 Bloomfield, H. D

ALGÉRIE

Ben Amara, I. CD
 Benchemam, M. D
 Boultif, M.S. D
 Kechacha, N. D
 Laouar, A. D
 Rimouche, N. D

ALLEMAGNE

Reichle, G. CD
 Goehr, A. CCD
 Bartkowski, M. D
 Grutter, R. D
 Hoppe, L. D
 Lindner, H. D
 Mendel, J-W. D
 Mildenerger, T. D
 Monning, R. D
 Schwierczinski U. D
 Wisberg, W. D

ANGOLA

Rosas, C. CD
 Junior Jacinto, M. D
 Rosa, M. D

ARABIE SAOUDITE

Jamjoom, M.A. CD
 Alaufi, A.H. D

Albalawi, B.	D	Haque, D.M.	D
Almoghraby, A.	D	Hussain, M.	D
Bazhair, M.	D	Islam, N.	D
Fallatah Yarub, B.O.	D	Shameem, M.	D
Kabli Talal M.B.	D		
Nadrah Essam, J.N.	D	BELGIQUE	
		Durinckx, F.	CD
ARGENTINE		Fitzpatrick, D.	D
Rodríguez Grellet, A.	CD	Ledur, D.	D
Tamburelli, P.	CD	Robert, G.	D
De Arzuaga Pinto, H.	D		
González, D.R.	D	BÉNIN	
González, R.O.	D	de Souza, A.J.M.	D
Luongo, N.E.	D	Houndeton, N.	D
Tagino, G.I.	D	Iyani, B.B.	D
ARMÉNIE		BOLIVIE	
Yegonian, A.	D	Coimbra Busch, L.	CD
		Jacob Escalante, M.	D
AUSTRALIE		Urrutia Plaza, J.	D
Borthwick, S.	CD	Vega Guzman, M.	D
Lucas, S.	SCD		
Macaulay, K.	SCD	BOSNIE-HERZÉGOVINE	
Tiede, A.H.R.	D	Ratkovica, D.	CD
Wheelens, A.J.	OBS	Micic, M.	D
Bollard, J.R.	C		
Mallett, I.	D	BOTSWANA	
		Thebe Tsaone, R.	CD
AUTRICHE		Morekisi, G.	SCD
Gehrer, S.	CD	Kebede Eyob, E.	D
Binder, F.	SCD		
Schleifer-Heingärtner, C.	D	BRÉSIL	
		Pacheco Dos Guaranys, M.	CD
AZERBAÏDJAN		Bertolino, A.	D
Guliyev, F.	CD	Bezerra, R.	D
Baghirzada, E.	D	Botelho De Queiroz, J.R.	D
Habibzade, E.	D	Catanant, R.	D
		Cavalcante, A.P.	D
BAHREÏN		Crema, D.	D
Alshamalan, I.M.	CD	Da Cruz, L.	D
Riadh, K.H.	CCD	Dalcolmo, B.	D
		De Andrade, J.	D
BANGLADESH		De Macedo Rebouças, A.A.	D
Chakraborty, P. K.	D	Figueiredo, R.	D
Chowdhury, K.A.	D	Jardim, P.	D

Medeiros, N.	D	CANADA	
Silva, R.	D	Rioux, M.	CD
Taunay Filho, J.	D	Jones, W.-A.	SCD
Vieira, J.L.	D	Allen, M.	D
		Bellem, N.	D
BRUNÉI DARUSSALAM		Chaulk, D.	D
Lim Kee, A.	CD	Constantin, R.	D
Ahmad, H.	D	Cuenco, P.	D
Dato Aminudin, Z.	D	Damours, R.	D
Matzan, S.	D	Delisle, M.	D
Suziyati, H.		Eamon, G.	D
		Jager, E.	D
BULGARIE		Kaduck, R.	D
Dimitrov, V.	CD	Lalumiere, O.	D
Nikolova-Boteva, T.	D	Lee, V.	D
Rachev, A.	D	Loken, M.	D
		Mackeigan, M.	D
BURKINA FASO		Neubauer, F.	D
Ouedraogo, J.B.	CD	Reble, D.	D
Sawadogo, A.	SCD	Redah, G.	D
Dieguimde, M.	D	Stacey, C.	D
Zeba/Traore, L.	D	Thachet, J.	D
CAMBODGE		CAP-VERT	
Mao, H.	CD	Brazao Leao Monteiro, C.A.	CD
Kunakor, S.	CCD	Medina Americo, F.	D
		Monteiro, C.	D
CAMEROUN		Pinheiro Pires De, O.A.	D
Nkili, R.	CD		
Azoh-Mbi, S.	D	CHILI	
Bekolo Ahandza, E.M.	D	Alarcón, J.F.	CD
Bobuin Bisiya, W.A.	D	Binder, J.R.	SCD
Boertien, M.	D	Espinoza, C.	D
Edou Mvelle, A.R.	D	Lisboa, Á.	D
Elessa, G.	D	Novoa, G.	D
Kamhoua, T.	D	Ortiz Acheritogaray, F.P.	D
Labarang, A.	D	Sepúlveda, L.J.	D
Ndum Fidelis, N.	D	Silva Duncan, S.	D
Ongolo Zogo, V.	D		
Onguetou, M.P.	D	CHINE	
Owona Assoumou, T.	D	Xia, X.	CD
Tankam, P.	D	Bai, W.	D
Zoa Etundi, E.	D	Chan Weng, H.S.	D
		Chen, M.	D
		Ding, C.	D

Freitas Gomes, M.C.	D	Castillo De La Paz, J.F.	D
Lam Wai, S.P.	D	Nevot González, O.	D
Lei Ka, W.N.	D	Nieves, R.	D
Li Kwok-Chu, R.	D	Ruiz Rodriguez, Y.	D
Liang, N.	D	Vásquez González, M.	D
Ma, T.	D	Vinas Valdés, N.	D
Nan, L.	D		
Ng Shung, C.C.	D	DANEMARK	
Shi, B.	D	Ludvigsen, K.	CD
Shum, Y.-L.	D	Larsen, K.L.	CCD
Sun, Y.	D	Remmer, N.	CCD
Tai, F.	D	Geirhovd, R.	D
Tsang, Y.P.	D	Saxe, T.	D
Wu Chia, C.D.	D		
Xiao, J.	D	ÉGYPTE	
Xu, Q.	D	Elzain, S.	D
Yang, W.	D	Ibrahim, A.	D
Zhang, Q.	D	Mahmoud Abdallah, I.H.	D
		Metwally, M.	D
		Sherif, M.	D
COLOMBIE			
Sancllemente Alzate, A.	CD		
Palomino Pineda, J.	SCD	ÉMIRATS ARABES UNIS	
Bejarano, C.	D	Al Suwaidi, S.M.	CD
Garcia, L.	D	Bin Ghaleb, O.	SCD
Muñoz Gómez, A.	D	Al Hamili, A.	D
Mantilla Moncaleano, M.S.	D	Al Hosani, H.	D
Rios Ospina, H.H.	D	Al Hosany, A.	D
		Al Ketbi, M.	D
CONGO		Al Khamis, A.	D
Dzota, S.F.	CD	Al Qubaisi, A.M.	D
Gassackys Ferréol, C.P.	CCD	Al-Akram, M.	D
Badila, M.	D	Ali Sultan Al Kaabi, R.	D
Makaya Batchi, B.	D	Baker, M.A.	D
Okondza Azouangoli, H.	D	Basse, C.	D
		Bin Hareb Al Muhairi, L.	D
COSTA RICA		Broz, D.	D
Vargas, J.	D	Bu-Thani, M.	D
		Hooper, P.	D
CÔTE D'IVOIRE		Kaabi, A.	D
Coulibaly, S.	D	Kankazar, S.A.	D
Silue, S.	C	Kiadi, S.	D
		Nawinne, R.	D
CUBA		Piera Valdés, A.J.	D
Cordero Puig, A.	CD	Salazar, J.C.	D
Acosta Ortiz, J.	D		

ÉQUATEUR		Korovkin, V.	D
Terán, A.	CD	Korsakov, A.A.	D
Arellano, I.	CCD	Kruglov, A.	D
Carrera, L.	D	Malikova, N.	D
Lara, M.T.	D	Malyshev, Y.	D
Patras, A.	D	Papoyan, A.	D
Soto, F.	D	Pastukhov, V.	D
Yerovi, R.	D	Saakyan, L.	D
		Savina, G.	D
ESPAGNE		Sharomova, V.	D
Arias, A.L.	CD	Subbotin, D.V.	D
Aguado, V.M.	SCD		
De Castro A. B.	D	FIDJI	
Herrero, J.	D	Sharma, S. N.	CD
Maestre Moreno, I.	D	Lagicere, A.G.	D
		Mani, R-A.E.	D
ÉTATS-UNIS		FINLANDE	
Kurland, S.	CD	Tupamaki, M.	CD
Urs, K.	SCD	Skjäl, J.	D
Albright, W.	D	Vuokila, S.	D
Bailey, R.	D		
Bethke, C.	D	FRANCE	
Finston, M.	D	Schwach, P.	CD
Glatz, K.	D	Bissauge, P-Y.	SCD
Homan, T.M.	D	Assice, J.	D
Kiser, J.H.	D	Buttin ,T.	D
Nezer, G.	D	Gerard, C.	D
Peterson, D.	D	Lansman, P.	D
Podberesky, S.	D	Orus, S.	D
Smith, E.	D	Pape, P.	D
Wharff, J.	D	Risse, E.	D
Woerth, D.	D	Théoleyre, F.	D
		Wachenheim, M.	D
ÉTHIOPIE		Zizi, F.	D
Wosenyeleh, H.	CD	Timsit, L.	C
Teferra, M.	SCD		
Endeshaw, Y.	D	GABON	
Mekonnen, T.	D	Biye, E.J.D.	CD
Yissehak, Z.	D	Bemengue, S.	D
		Epeme, R.	D
FÉDÉRATION DE RUSSIE		Mabignath, S.	D
Novgorodov, A.A.	CCD	Mamfoumbi, N. A.	D
Batalov, A.	D	Matsoungou, J.-P.	D
Burkot, A.	D	Oyinamono, D.	D
Khvostunkov, A.	D		

Pambault, E.B.	D	GUINÉE-BISSAU	
		Nabiam, N.	CD
GAMBIE		Corobum, D.A.	D
Cham, B.	D		
Manga, E.S.	D	GUINÉE ÉQUATORIALE	
Nying, C.	D	Miko Angue, M.T.	CD
		Abeso Fuma, F.	D
GÉORGIE			
Latsabidze, A.	CD	GUYANA	
Markozia, K.	D	Sulaman, S.	CD
GHANA		HAÏTI	
Kwame, M.V.	CD	Flambert, J.M.	CD
Allotey, S.C.M.	D	Descollines, J.D.	SCD
Amaleboba, P.	D	Franck, A.	D
Amedior, J.Q.	D		
Blankson, G.K.	D	HONGRIE	
Cofie, F.	D	Szokmáry, I.	CD
Hanson, A.C.	D	Bárdos Pál, P.	D
Hoffman, C.	D	Sipos, A.	D
Hugh-Tamakloe, E.B.	D		
Obeng-Koranteng, K.	D	INDE	
Sey, F.	D	Mishra, A.	CD
Smith, C.P.	D	Bhave, Y.	D
Tackie-Komme, J.	D	Dutta, S.	D
Valis-Akyianu, S.	D	Harbola, A.K.	D
		Manokaran, R.	D
GRÈCE		Seshadri, S.	D
Damianakis, E.	CD	Sukul, P.N.	D
Andritsou, I.	D	Zaidi, N.	D
Vlachou, A.	D		
Zarkadas, S.	D	INDONÉSIE	
		Susantano, B.	CD
GUATEMALA		Amir, E.	D
Montufar, L.O.	CD	Bakti, H.	D
Garzaro Mendez, R.	CCD	Chandra, D.A.	D
Menez Solis, J.A.	D	Demosta, N.B.	D
Rosales Salaverría, H.A.	D	Firmantoro, D.	D
		Hardianti, M.D.	D
GUINÉE		Iskandar, Y.	D
Keita Elhadj, D.	CD	Khusnu, M.	D
Cisse, O.	D	Kristanto, K.	D
Keita, K.	D	Masri, S.	D
Sow, B.	D	Mayrianti, C.	D
Thiam Sekou, O.	D	Murjatmodjo, D.	D

Nadir, S.U.	D	Padula, E.	D
Pamuraharjo, H.	D	Sezzi, I.	D
Parto, S.K.	D		
Pertiwi, S.	D	JAMAÏQUE	
Ramon, A.	D	Derby, O.	CD
Ratmono, S.	D	Gordon, M.	D
Samad, A.	D	Haven, W. B.	D
Sari, F.E.	D	Hepburn, M.	D
Soebagio, A.	D	Simpson, V.	D
Suebu, F.	D		
Sumiarsa, E.A.	D	JAPON	
Wardhaya, T.	D	Iizuka, A.	CD
Weber, L.J.	D	Furuhata, M.	D
Wibawa, H.	D	Koda, T.	D
Wiharsoyo, Y.	D	Komicha, M.	D
		Nakamura, E.	D
IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')		Ohara, E.	D
Shahbazilar, H.	CD	Sakai, T.	D
		Umezawa, D.	D
IRLANDE		Yoshioka, W.	D
Fearon, J.	CD		
Curran, N.	D	JORDANIE	
Fitzpatrick, D.	D	Abu Hmaidan, K.A.	CD
		Tarawneh, B.	D
ISLANDE		Akleh, A.	D
Maack, P.K.	CD		
Sigurdartottir, H.S.	SCD	KAZAKHSTAN	
Alvarsson, K.	D	Bekturov, S.	CD
Olafsdottir, I.	D	Bekturov, A.	D
		Kuttykadam, A.	D
ISRAËL			
Romm, G.	CD	KENYA	
Don-Yehiya, I.	D	Nabukwesi, S.	CD
Lion, J.	D	Kioko, H.	SCD
Melchior, A.	D	Achapa, D.	D
Subissati, P.	D	Adan, M.	D
		Arika, V.	D
ITALIE		Aroni, E.N.	D
Quaranta, A.	CD	Awori, M.	D
Bardaro, A.	D	Bodo, N.	D
De Laurentis, M.	D	Karume, L.	D
Giannini, G.	D	Mwakio, B.	D
Gueli, C.	D	Wakiaga, P.	D
Lacriola, G.	D		
Laschena, G.	D		

KIRGHIZISTAN		Heng, L.Y.	D
Imanaliyevich Sultanov, K.	CD	Mazlan, M.R.	D
Abdykadyrovich Nazarov, M.	D	Tay, S-H.	D
KOWEÏT		MALDIVES	
Alzamel, N.	CD	Faizal, I.	CD
Al-Buloushi, N.	D	Rasheed, A.	D
Alkoot, S.	D		
Alrajhi, A.	D	MALI	
LESOTHO		Maiga, I.S.	CD
Sesinyi, M.	CD	Khadidjathe, C.T.	D
Dlangamandla, T.	D	Coulibaly, T.A.	D
Mahlatsi Mamoholi, M.	D		
Mofubelu, P.	D	MAROC	
Morojele, P.	D	Lakhel, N.	CD
		Boulmane, A.	D
		Khamlichi, B.	D
L'EX-RÉPUBLIQUE YUGOSLAVE DE MACEDOINE		Lahboubi, A.	D
Mojsoski, D.	CD	Mansour, M.	D
Andonova, E.	D	Mezhar, M.	D
		Mohamed, M.	D
		Moumni Hicham, A.	D
LIBAN			
El Haiby, D.	CD	MAURICE	
Chaouk, H.	OBS	Appadu, T.	CD
LIBYE		MEXIQUE	
Sayeh, M.	CD	Retana Rozano, S	CD
Shaebelain, N.	CD	Chavez López, U.	D
Mohamed Naser, I.A.	D	Méndez Mayora, D.	D
Mohamed, M.	D	Rosas Torres, M.F.	D
		Valle Álvarez, D.M.	D
LITUANIE			
Veitas, V.	CD	MONGOLIE	
Danilevicius, V.	D	Sengee, B.	CD
Zegunyté, V.	D	Dorj, E.	D
		Ganbaatar, N.	D
MADAGASCAR		Orgodol, E.	D
Razafy, R.J.	CD		
Mansour S. M.		MOZAMBIQUE	
Voahangy, R.	M	Pinto, A.	CD
MALAISIE		NAMIBIE	
Azharuddin, D.	CD	Simana, A.	CD
Ahmad, Z.	D	Limbo, C.	D

NÉPAL		Koefoed, K.	D
Ghimire, S.	CD	Kolstad, P.	D
Acharya, S.	SCD	Ovre Tomm, A.	D
Chitrakar, R.	D	Skaar Knut, M.	D
Pokharel Rajan	D	Slettvoll, A.S.	D
Rawal, M.S.	D		
Chhetryy, R.K.	C	NOUVELLE-ZÉLANDE	
		Matthews, M.	CD
NICARAGUA		Mcdonnell, N.	D
Salazar Sánchez, C.	CD	Van de Geer, S.	D
Aráuz Betanco, E.	CCD	Ward, K.	D
Bonilla Vilchez, C.	D		
Lemus Carrión, E.	D	UGANDA	
Real Sequeira, C.	D	Namono Daisy	CD
		Twijuke, J.W.K.	SCD
NIGER		Kagoro, J.T.	D
Amadou Seydou, Y.	CD	Kanyunyuzi, J.	D
Aoua, B.	D	Muneeza, S.	D
Halidou, M.	D	Ruhesi, R.	D
Ibrahima, S.	D		
Madougou Ba, O.	D	PAKISTAN	
Sidibé, F.	D	Khan, M.Z.	CD
Yacouba, I.	D	Chachar, M.U.	D
		Ghayas, K.	D
NIGÉRIA			
Maduekwe, O. U.	CD	PANAMA	
Adegorite, O.A.	D	Vergara, I.	CD
Ajagbe, Y.	D		
Alawani, P.O.	D	PARAGUAY	
Aliu, O.B.	D	Viveros de Bazan, M.L.	CD
Ene-Ita, A.	D	Caballero Canisa, H.R.	D
Musa, H.	D	Colman, H.	D
Naibi, M.	D	Torres de Rodríguez, A.	D
Odugbesan, B.	D	Galeano Marten, J.	D
Okoronkwo, P.I.	D	Recalde, R.	D
Osiagwu, J.	D	Rojas, A.	D
Ozonwanji, M.O.	D		
Wariya, J.	D	PAYS-BAS	
		De Groene, P.	CD
NORVÈGE		De Jong, H.	D
Nodeland Stein, E.	CD	De Jonge, W.	D
Aalstad, H.	D	Mauritz, J.	D
Ek, O.	D	Mendes de Leon, P.	D
Geirhovd, R.	D	Pel, N.	D
Hanssen, A.-K.	D		

PÉROU		Min, J.	D
Gamarra Trujillo, R.	CD	Oh, K.	D
Arámbulo Juárez, R.	D	Oh, K-I.	D
Lazo Escalante, J.E.	D	Park, H-G.	D
Mantilla De Las Casas, P.	D	Park, J.	D
Sotomayor Yalán, D.E.	D	Park Won, S.	D
Vojvodic Vargas, W.M.	D		
PHILIPPINES		RÉPUBLIQUE DÉMOCRATRIQUE DU CONGO	
Ferrer Neil, F.R.	CD	Muaka Mvuezolo, H.	CD
Lotilla, J.P.	CD	Kanyanga Tshimanga, A.	D
Arcilla, C.	D		
Badiola, B.	D	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO	
POLOGNE		Singkhram, V.	CD
Olowski, P.	CD	Simphalyvong, S.	D
Polkowska, M.	CCD		
Zagrajek, P.	D	RÉPUBLIQUE DOMINICAINE	
PORTUGAL		Rodriguez Ariza, L.	CD
Trinda de Santos, L.	CD	Abraham, J.L.	D
Demée De Brito, F.	SCD	Mildred Garcia, F.	D
Soares, P.	SCD	Fernandez Zucco, A.	D
Faleiro, M.H.	D	Franco, B.	D
		González, A.L.	D
		Jacobo, R.	D
		Leroux, C.	D
QATAR		Lister Marin, P.	D
Alnoaimi, A.	CD	Taveras, J.P.	D
Al-Haroon, S.	SCD	Torres Robiu, J.	D
Al-Hajri, M.F.	D	Valdez Marte, J.	D
Heereman, R.	C	Veras Rosario, C.A.	D
		Villanueva Santiago, H.A.	D
RÉPUBLIQUE DE CORÉE		RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	
Park, M.-S.	CD	Cecak, P.	D
Ahn, S.	D	Skrna, M.	D
Bae, J.	D	Zebračkovský, K.	C
Choi, D.	D		
Hwang Sung, Y.	D	RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE	
Jeong, J.	D	Ndemino, K.	SCD
Jung Ji, Y.	D	Bokango, R.	D
Kang Dae, K.	D	Diu, J.	D
Kang, M.	D	Manongi, F.J.	D
Kim, J-I.	D	Murusuri, B.	D
Lee, G.-Y.	D	Suleiman, S.	D
Lee, N.	D		
Lee Yeong, H.	D		

ROYAUME-UNI

Moor, J.	CD
Bosly, M.	D
Dunstan, T.	D
Fleming, P.D.	D
Knight, S.	D
Ritchie, J.	D
Rodmell, M.	D

SÉNÉGAL

Hane, A.T.	CD
Dieng, M.	D
Sy, M.M.	D

SEYCHELLES

Faure, G.	CD
Marengo, F.	SCD

SIERRA LEONE

Tarawaley, B.A.	CD
Kamara, A.B.	D
Rogers, E.	D

SINGAPOUR

Yap Ong, H.	CD
Tan, M.	SCD
Heung, E.	D
Hong, L.N.	D
Marican, Z.	D
Ng, N.	D
Ng, T.C.	D
Ong, C.Y.	D
Poh, E.	D
Sim, M.K.	D
Song, M.	D
Tan, E.	D
Tay, L.	D

SLOVAQUIE

Valickova, R.	CD
---------------	----

SLOVÉNIE

Krapez, A.	CD
Ferjan, K.	SCD

SOUDAN

Bajouri, A.	CD
Abdelsadi, A.	D
Ahmed, A.	D
Ahmed, A.	D
Belai, H.	D
Elbushra, G.	D
Elsheikh, Y.A.	D
Mohamed, E.	D

SUÈDE

Cherfils, I.	CD
Österberg, L.	SCD
Berlin, C.	D
Gradin, A.	D
Jansson Saxe, H.	D
Posluk, S.	D

SUISSE

Zuckschwerdt, M.	CD
Keller, M.	SCD
Sikon, R.	C

SWAZILAND

Dube, S.	CD
Dlamini, W.	D
Kunene, C.	D
Litchfield, D.	D
Mnisi, S.	D

TCHAD

Douga Mahamat, S.	CD
Abakar, M.	D
Traouingue, S.	D

THAÏLANDE

Jitra, S.	D
-----------	---

TOGO

Agondo, K.	D
Dobou, K.S.	D
Pagnou, M.	D
Sikao, S.	D

TRINITÉ-ET-TOBAGO		Zgurskyi, V.	D
Lutchmedial, R.	CD		
Henry, R.	D	URUGUAY	
		Maurenre, F.	CD
TUNISIE		Giorello, L.	D
Mechri, F.	CD	Iglesias Viloz, J.J.	D
		Perdomo Protti, R.E.	D
TURQUIE		Rodriguez Brianza, C.	D
Aka, S.H.	CD		
Albayrak, B.	SCD	VENEZUELA	
Atasci, A.	SCD	Blanco Carrero, D.A.	CD
Bastug, N.	SCD	Acosta Rodríguez, J.M.	D
Celik, S.	SCD	Boufarelreldin, T.	C
Arslan, D.	D	Mesa Montoya, S.	C
Birdal, O.	D		
Cinkilic, R.	D	VIET NAM	
Erciyas, Ç.	D	Vo Huy, C.	CD
Güç, E.	D	Ho Quoc, C.	D
Kesici, B.	D	Ngo Thanh, P.	D
Kotil, T.	D	Pham Xuan, T.	D
Yalcin, H.	D	Pham Le, V.	D
Yillikci, K.	D		
UKRAINE		YÉMEN	
Grechko, O.	CD	AbdulKader, M.	CD
Babeichuk, D.	D	Al-Sayaghi, O.A.	D
Korshuk, S.	D	Al-Soufi, M.	D
Melnyk, O.	D		
Rabotiagova, O.	D	ZIMBABWE	
Zelenkov, V.	D	Muzenda, S.	CCD
		Mujuru Bango, J.	D

OBSERVATEURS		ASECNA	
AACO		Kossi-Mazouka, A.C.	OBS
El Diab, M.	OBS	Obame-Edou, C-J.	OBS
AAPA		BAGASOO	
Herdman, A.	OBS	Akatue, E.A.	OC
Lim, B.	OBS	BANQUE MONDIALE	
ACI		Schlumberger, C.	OBS
Allard, S.	OBS	CAAC	
Bashir, A.M.A.	OBS	El Alj, M.	OBS
Bradbrook, C.	OBS	Elomari, L.	OBS
Caron, K.	OBS	Enany, A.	OBS
Chau, P.	OBS	CAFAC	
Deillon, R.	OBS	Sosina, I.	OC
Echevarne, R.	OBS	Ba Cire, D.	OBS
Edwards, D.	OBS	CAI	
Fevzi, S.	OBS	Iatsouk, V.	OBS
Gamper, D.	OBS	CANSO	
Garcia, A.A.	OBS	Achterhuis, A.	OBS
Gittens, A.	OBS	Chiang, H.E.	OBS
Kim, J.H.	OBS	Cripwell, P.	OBS
Lee, P.Y.	OBS	Dibate, B.	OBS
Lucas, P.	OBS	Fang, C-W.	OBS
Nazareno, M.L.	OBS	Gonsalves, B.	OBS
Piccolo, F.	OBS	Hoeven, E.	OBS
Principato, G.	OBS	Huang, W.C.	OBS
Rodriguez, J.	OBS	Martis, G.	OBS
Rossell, M.	OBS	Poole, J.	OBS
Yousef, W.	OBS	Schwenk, R.	OBS
Zulauf, N.	OBS	Tisdall, A.	OBS
AFRAA		CEAC	
Chingosho, E.	OBS	Reverdy, P.	OBS
ALADA		Sciacchitano, S.	OBS
Donato, M.	OBS	CEDEAO	
Folchi, M.O.	OBS	Baldeh, H.	OBS
ALTA		Ganemtore, P.A.	OBS
De Gunten, A.	OBS		
Dolabela Portela, J.	OBS		

CLAC		Tyler, T.	OBS
Ospina, M.	OBS	Vegh, M.	OBS
		Windmuller, T.	OBS
COCESNA			
Trabanino Aguirre, J.C.	OBS	IBAC	
		Edwards, K.	OBS
COMESA			
Marawa, A.	OBS	ICCAIA	
		Nakamura, D.	OC
COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST		Gagnon, M.	OBS
Matindi, L.E.	OBS	Heijl, M.	OBS
ECCAS			
Ilang' Ikwa Bonkanya, E.	OBS	IFALPA	
		Wykoff, D.	OC
		Couchman, C.	OBS
EUROCONTROL		Dominguez, R.	OBS
Brenner, F.	OBS	Jackson, M.	OBS
Heerbaart, A.	OBS	Phillips, J.	OBS
Redeborn, B.	OBS	Raffin, P.	OBS
		Walsh, J.	OBS
FIATA			
Donald, R.	OBS	IFATCA	
Gottlieb, B.	OBS	Stilwell, R.	OC
Gottlieb, W.	OBS	Cortes Obrero, G.	OBS
FORUM ÉCONOMIQUE MONDIAL			
Bernard, M.	OBS	ITF	
		Balnis, R.	OBS
		Einan, V.	OBS
GLOBAL EXPRESS ASSOCIATION (GEA)		Mocho Rodriguez, G.	OBS
Grau Tanner, C.	OBS		
IATA		JAA TO	
Cirilo, C.	OBS	Auer, A.	OBS
Comber, M.	OBS	OIT	
Dong, Y.L.	OBS	Seligson, D.	OBS
Eagles, R.	OBS		
Faktaufon, G.	OBS	OMC	
Fantoli, C.	OBS	Carzaniga, A.	OBS
Franq, A.	OBS		
Gill, M.	OBS	OMT	
Guedes Dias, J.	OBS	Lyle, C.	OBS
Jain, C.	OBS	Rifai, T.	OBS
Koh, T.	OBS		
Kronenburg, C.	OBS	TIACA	
Lanthier, R.	OBS	Evans, O.	OBS

Fernandez, D.	OBS	ASSAEROPORTI
Presti, S.	OBS	Baronci, S.
Steen, M.	OBS	
Zubkov, V.	OBS	ATAG Dodd, H.
UEMOA		
Manzi Mèhèza, N.	OBS	ATLAS AIR WORLDWIDE HOLDINGS, INC.
Salambere, R.M.	OBS	Pommer, R.
UNION AFRICAINE		
Adiron, A.	OBS	ATRS Dresner, M. Oum, T. H.
UNION EUROPÉENNE		
Ruete, M.	OC	
Geil, K.	OBS	AUTORITÉ DE SURVEILLANCE DE L'AELE
Kaera, K.	OBS	Scheving Thorsteins, A.
Ross, C.	OBS	
WTTC		
Scowsill, D.	OBS	AVIATION AND TOURISM MANAGEMENT King, J.
AUTRES DÉLÉGATIONS		
ADB AIRFIELD SOLUTIONS		
Majoulian, N.		BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE Cherry, S. Gignac, M. Haddad, R. Knaapen, L. Sanchez, E.
ADM		
Bureau, L.		
Rostworowski, A.		CONCORDIA Fernandes Oliveira, H.
ADPI		
Thenevin, F.		
AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENEVE		
Deillon, R.		CONSEIL NATIONAL DES LIGNES AÉRIENNES DU CANADA O'Rourke, M.A. Petsikas, G. Therriault, L.
AÉROPORTS DE PARIS		
Sallier, D.		
AIR TRANSPORT NEWS		
Guertin, P.		
Iatrou, K.		COVENTRY UNIVERSITY Athousaki, R.
AIRCRAFT FLEET RECYCLING ASSOCIATION		
Bruenderman, C.		DRS TECHNOLOGIES Connolly, P. Van Den Heuvel, B.

ECTAR

Bergonzi, D.
Camara, C.T.

ETIHAD AIRWAYS

Poonoosamy, V.

ÉTUDIANTS

Almouboudi, Y.
Belanger, J.P.
Brazeau, G.
Cho, H.
Dusablon-Mailhot, L.
Harrington, A.
Hautamaki, J.
Horokhova, N.
Kopanev, A.
Nadeau, J.
Roy, J.
Rudari, L.
Spence, T.B.
Watier, C.

FEDEX EXPRESS

Sparks, N.
Taylor, S.

HOLLAND & KNIGHT

Mosner, A.M.

ICG

Ketchum, M.
Mosalve, C.

IDS TECH INC

Miranda, A.
Misra, S.

INTELCAN

Ata, G.
Glanz, Z.
Goyette, B.

INTERVISTAS CONSULTING, INC.

Tretheway, M.

LEIGHFISHER

Van Beek, S.

LYNDEN AIR CARGO

Bradford, E.A.

**MALAYSIA AIRPORTS HOLDINGS
BERHAD**

Ahmad, A.M.T.S.B.

**MCGILL INSTITUTE OF AIR & SPACE
LAW**

Batiste L-A.
Eberg, A.
Hiriart, M.
Khadjavi, H.
Khan, A.
Ko, J. L-J.
Nazarin, R.
Sankaran, R.
Van Fenema, P.
Xie, Y.
Yang, C.

**NARITA INTERNATIONAL AIRPORT
CORPORATION**

Hama, S.
One, K.

NATIONAL UNIVERSITY OF SINGAPORE

Lee, J.W.

NAV CANADA

Crichton, J.

**NJASAP-NETJETS ASSOCIATION OF
SHARED AIRCRAFT PIL(USA)**

Coley, G.,

O P S

Moussouanga, G.

**PEOPLES' FRIENDSHIP UNIVERSITY OF
RUSSIA, CLS**

Hergott, A.

PRESSE

Tison, M.

PURDUE UNIVERSITY

Mendelsohn, S.

**SARASOTA MANATEE AIRPORT
AUTHORITY**

Piccolo, F.

**SOUTHWEST AIRLINES PILOTS'
ASSOCIATION**

Henry, K.

Jenkins, R.

Pepper, J.

STRATEGIC AVIATION SOLUTION

Wraight, S.

**UNITED TECHNOLOGIES
CORPORATION**

Hansell, C.

UPS

Jensen, T.F.

Smalls, D.

UQAM

Berthiaume, S.

Cote, P.

Poulin, A.

Toujani, T.

WAGRAM (CANADA)

Gervais, R.G.

WALA

Di Cio, G.

WWACG

Rindisbacher, E.

Smith, M.