



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

**Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien**

#### RAPPORT DU CONSEIL SUR LA CINQUIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN ET SUR LE COMMERCE DES SERVICES

##### SOMMAIRE

La présente note rend compte des préparatifs, des résultats et du travail de suivi par le Conseil de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) ainsi que de l'évolution de la question du commerce des services depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

La suite proposée figure au paragraphe 5.

##### RÉFÉRENCES

Doc 9819, ATConf/5, *Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien*  
Doc 9798, A33 — EC, *Rapport de la Commission économique de la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée*  
Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 5 octobre 2001)*  
Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*  
Lettre SC 5/1-03/71 du 25 juillet 2003

## 1. INTRODUCTION

1.1 Depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le domaine de la réglementation économique des transporteurs aériens a été marqué principalement par la cinquième Conférence mondiale de transport aérien : Défis et promesses de la libéralisation, tenue à Montréal du 24 au 28 mars 2003, et par la question du commerce des services, qui ont largement mobilisé l'Organisation. La présente note rend compte de la Conférence et de la suite que le Conseil a donnée à son rapport (*Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien*, Doc 9819) et elle fait le point sur la question du commerce des services. Elle propose en outre quelques modifications de l'Appendice A, Réglementation économique, de la Résolution A33-19, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, qui fera l'objet du point 31 de l'ordre du jour.

## 2. LA CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

### 2.1 Contexte et préparation

2.1.1 À la suite de la quatrième Conférence mondiale de transport aérien de 1994, l'Organisation a engagé un important programme de travail de suivi de questions que la Conférence n'avait pas résolues ou qu'elle avait soulevées. Les travaux réalisés par le Conseil, surtout par le biais du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), ont porté notamment sur les mesures de sauvegarde, la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, les droits «auxiliaires», les mesures préférentielles et le partage de codes. Il en est résulté des ajouts importants aux éléments d'orientation destinés aux États contractants. À sa 32<sup>e</sup> session, l'Assemblée a pris note des travaux du Conseil, a réaffirmé le rôle de chef de file de l'OACI dans ce domaine et a souligné la nécessité pour l'OACI d'être proactive. Le Conseil a par la suite fait rapport à la 33<sup>e</sup> session sur les principaux faits nouveaux dans le secteur du transport aérien et dans la politique de réglementation, en indiquant qu'il avait l'intention de convoquer une nouvelle conférence de transport aérien pour débattre de nombreuses questions pertinentes et contemporaines relatives à la libéralisation afin de répondre aux besoins des États en matière d'orientations de politique concernant une libéralisation assortie de sauvegardes.

2.1.2 Avant la 33<sup>e</sup> session, en février 2001, le Conseil avait décidé de convoquer la cinquième Conférence mondiale de transport aérien. L'objectif de cette Conférence était d'élaborer un cadre pour la libéralisation du transport aérien international comportant des sauvegardes pour garantir une concurrence loyale, la sécurité et la sûreté et prévoyant des mesures pour permettre une participation effective et soutenue des pays en développement. L'ordre du jour, adopté par le Conseil en décembre 2001, faisait suite à un processus de consultation des États mené en 2001. Il s'articulait autour de quatre grands axes, à savoir : un aperçu de l'historique et de l'expérience de la libéralisation, un examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation, une étude d'un modèle d'accord sur les services aériens ainsi qu'un cadre général pour la libéralisation sur le long terme, précisant le rôle et les travaux futurs de l'OACI. Le Conseil a aussi décidé que la Conférence serait complétée d'un séminaire préparatoire ainsi que d'une exposition. La lettre d'invitation indiquant le contexte de la Conférence, son ordre du jour et son organisation a été envoyée aux États en décembre 2001.

2.1.3 Avec le concours du Groupe ATRP, qui s'est réuni en mai 2002, le Secrétariat a produit une documentation détaillée sur tous les points de l'ordre du jour. Sur la question cruciale de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, le Secrétariat a en outre procédé en 2001 et en 2002 à une enquête sur les politiques et les usages des États destinée à permettre de développer les questions et les options de politique relatives à la libéralisation dans ce secteur. En outre, à titre de documents de base de la Conférence, le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) et le *Recueil de sommaires codés des accords bilatéraux de transport aérien* (Doc 9511) ont été révisés et mis à jour.

2.1.4 Pour faciliter la préparation de la Conférence, l'OACI a tenu une série de séminaires régionaux dans presque toutes les régions à la fin de 2002 et au début de 2003. Ces séminaires ont permis aux États et à de nombreux organismes d'être bien au fait des questions et des propositions présentées et donc de mettre au point leurs propres positions individuelles ou collectives. Cela a beaucoup contribué au bon déroulement de la Conférence. La plupart des documents de fond ont été diffusés ou placés sur le site Web de l'OACI bien avant la Conférence.

2.1.5 La Conférence de 1994 et les travaux subséquents du Conseil avaient fourni les éléments de base des orientations de politique de l'OACI sur la libéralisation, éléments sur lesquels la Conférence de 2003 a pu faire fond. Les propositions du Secrétariat, de même que celles que les États et diverses

organisations ont présentées dans les nombreuses notes qu'ils ont soumises, s'appuyaient sur ces travaux antérieurs, dont elles développaient, perfectionnaient ou complétaient le contenu.

## 2.2 Participation à la Conférence

2.2.1 La participation à la Conférence a été élevée, puisque près de 800 délégués et observateurs de 145 États et 26 organisations étaient présents. Compte tenu des conditions qui existaient à la fin de mars 2003, elle montre bien le vaste intérêt qu'ont suscité l'objectif de la Conférence et les questions qui devaient y être débattues. Le séminaire préparatoire, tenu en collaboration avec d'autres organismes et des établissements universitaires locaux, a connu aussi une forte participation et soulevé un grand intérêt. L'exposition a fourni aux participants un moyen de s'informer et de prendre des contacts.

## 2.3 Résultats de la Conférence

2.3.1 La Conférence a formulé des conclusions et des décisions sur tous les sujets de son ordre du jour. Étant donné la complexité et l'étendue de ce dernier, les résultats obtenus sont considérables. Ils consistent en une Déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international, en deux recommandations, l'une sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et l'autre sur le rôle futur de l'OACI et sur ses relations avec l'Organisation mondiale du commerce (OMC), et en sept modèles de clause qu'il est proposé aux États d'utiliser dans leurs accords sur les services aériens. Ces modèles de clause portent sur la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens, la location d'aéronefs, une annexe sur les services de fret aérien, les sauvegardes contre les pratiques anticoncurrentielles, une annexe sur la transition pour la participation et les mesures préférentielles, le règlement des différends et l'enregistrement des accords. La Conférence a de plus adopté pour son rapport 67 conclusions qui couvrent l'ensemble des sujets à l'ordre du jour. Dans une de ces conclusions, elle a approuvé le concept et le contenu de modèles d'accord sur les services aériens (TASA), l'un pour les situations bilatérales et l'autre pour les situations régionales, modèles dont les États pourront se servir dans leurs relations de transport aérien. La Déclaration, les recommandations et les conclusions prévoient de nombreuses actions de la part des États et de l'OACI.

2.3.2 Le Conseil a examiné les résultats de la Conférence en juin 2003; il a approuvé les deux recommandations et est convenu d'un certain nombre de mesures de suivi de la part de l'OACI. Le Secrétaire général a par la suite envoyé aux États une lettre (SC 5/1-03/71 du 25 juillet 2003) leur communiquant les résultats de la Conférence, les informant des mesures de suivi et appelant leur attention, en pièce jointe, sur les actions de mise en œuvre de la part des États que la Conférence avait prévues. Le rapport de la Conférence (Doc 9819) a été envoyé en juillet 2003. D'autres lettres portant sur les sujets particuliers suivants ont aussi été envoyées aux États : l'adhésion à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (O 1/5-03/77 du 25 juillet 2003), la propriété et le contrôle (SC 5/6-03/88 du 26 septembre 2003, avec un nouveau questionnaire sur les politiques, positions et usages des États), les études de cas sur les expériences de la libéralisation (SC 5/6-03/89 du 26 septembre 2003), le mécanisme de règlement des différends et la liste d'experts pour la médiation ou le règlement des différends (SP 38/4.1-03/90 du 26 septembre 2003) et la transparence (EC 2/16.1-03/105 du 28 novembre 2003). Le Secrétariat a donné un large diffusion aux résultats de la Conférence et il a tiré parti de ses missions et de sa participation aux réunions d'autres organisations pour appeler l'attention sur la Conférence et sur ce qui en est ressorti. Toute la documentation de la Conférence, dont le regroupement des conclusions, des modèles de clause, des recommandations et de la Déclaration, sont accessibles sur le site Web de l'OACI à <http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/>.

## 2.4 **Évaluation des résultats**

2.4.1 Les résultats de la Conférence ont répondu à la demande du Conseil, qui souhaitait établir un cadre mondial pour la libéralisation. La Déclaration de principes généraux constitue un large énoncé d'objectifs, de principes et de politiques dont la communauté de l'aviation pourra se servir comme cadre de référence aéropolitique pour la libéralisation pendant les années à venir. Étant donné la nature évolutive des processus de mondialisation et de libéralisation, il faudra bien sûr un jour réévaluer la Déclaration. Pour le moment, elle répond cependant à la nécessité de disposer d'un cadre pour guider la communauté aéronautique et pour informer les milieux extérieurs à l'aviation. Les divers modèles de clause adoptés par la Conférence offrent des avis pratiques que les États peuvent utiliser comme ils le désirent lorsqu'ils libéralisent. Certains de ces modèles ont une portée particulière, à savoir l'encouragement d'une libéralisation accélérée du secteur du fret aérien, la mise sur pied d'un mécanisme de sauvegarde pour une concurrence loyale et d'un mécanisme de règlement des différends novateur qui s'appuie sur les travaux antérieurs de l'OACI, une formule permettant d'intégrer des mesures sur la participation et des mesures préférentielles lors de la transition vers la libéralisation, et des moyens d'améliorer la transparence, notamment le processus d'enregistrement des accords sur les services aériens. En outre, les deux TASA intègrent ces modèles ainsi que d'autres modèles déjà élaborés par l'OACI. Les TASA sont des accords-cadres complets sur les services aériens. Ils comprennent des options pour une libéralisation progressive, des formulations de rechange et des notes explicatives, et ils constituent donc pour les États des guides pratiques et des moyens d'étalonner leurs relations en matière de services aériens.

2.4.2 Les deux recommandations adoptées par la Conférence traitent de questions importantes. La première, relative à la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, propose la formule du «principal établissement» et du «contrôle réglementaire effectif» en remplacement de la formule traditionnelle de la propriété substantielle et du contrôle effectif pour la désignation et l'autorisation des transporteurs au titre des accords sur les services aériens. Son utilisation par les États permettra d'ouvrir cet aspect des relations aéropolitiques et facilitera l'accès aux capitaux ainsi que la propriété et les investissements transnationaux dans le secteur du transport aérien. La Conférence a souhaité renforcer ce processus de libéralisation en invitant les États à faire preuve de souplesse en matière de désignation, et la recommandation propose de prendre des dispositions positives, y compris par une action unilatérale ou coordonnée, pour accepter que d'autres États appliquent en pratique des critères autres que les critères traditionnels. La mise en application de ces formules devrait permettre de libéraliser progressivement cet aspect clé de la réglementation tout en tenant pleinement compte des impératifs de sécurité et de sûreté.

2.4.3 La question de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens est actuellement évoquée à la Section II de l'Appendice A, Réglementation économique, de la Résolution A33-19 de l'Assemblée. Comme la Conférence a élaboré des approches et des orientations de politique différentes, le Conseil propose d'actualiser la résolution en y évoquant la libéralisation en souplesse de cette disposition réglementaire ainsi que les critères de rechange que sont le principal établissement et le contrôle réglementaire effectif. La formulation proposée pour ces deux éléments est essentiellement tirée de la Déclaration de la Conférence. Les modifications de la Résolution A33-19 figurent dans l'Appendice à la présente note.

2.4.4 S'agissant du rôle futur de l'OACI dans ce domaine, qui fait l'objet de la deuxième recommandation, la Conférence est convenue que l'OACI devrait axer ses efforts sur la facilitation et la promotion du processus de libéralisation et sur la fourniture d'assistance aux États à cet égard. Cette recommandation traite aussi des relations de l'OACI avec l'OMC et elle invite l'OACI à continuer d'appeler l'attention sur sa politique en matière de commerce des services (actuellement indiquée dans la

Résolution A33-19), en insistant sur les liens et les relations entre la sécurité, la sûreté et la réglementation économique et sur le nouvel accent que l'Organisation met sur la libéralisation. L'évolution de la question du commerce des services et les modifications qu'il est proposé d'apporter à la politique de l'OACI en fonction des résultats de la Conférence sont examinées au paragraphe 3.

## 2.5 Mesures de suivi et travaux futurs du Conseil

2.5.1 La Conférence n'a laissé en suspens aucun point important, mais elle a produit un grand nombre de propositions d'actions visant surtout à mettre en œuvre ses décisions, par l'élaboration de nouveaux éléments d'orientation selon les circonstances et les besoins et par un suivi de l'information et des travaux afin d'aider les États dans le processus de libéralisation. Lors de son examen des résultats de la Conférence, le Conseil est convenu de conserver le Groupe ATRP pour que le Secrétariat puisse le consulter de façon ponctuelle. Jusqu'ici, le Groupe a été sollicité pour les amendements au modèle de clause sur la location demandés par la Conférence ainsi que pour améliorer encore les TASA. Il est prévu de continuer à faire appel au Groupe de façon régulière, particulièrement pour modifier et améliorer les TASA, qui sont des documents évolutifs et des outils de réglementation pour les États.

2.5.2 La Conférence a aussi demandé de mettre sur pied et de rendre accessibles des bases de données informatives pour aider les États dans leurs travaux sur la libéralisation. On a donc établi des bases de données sur les politiques, usages et positions des États concernant la propriété et le contrôle des transporteurs aériens et d'autres critères de désignation ainsi que sur les expériences des États en matière de libéralisation, avec notamment des études de cas. Ces deux bases de données sont accessibles par le site Web de l'OACI. L'Organisation tient déjà un certain nombre d'autres bases de données pour lui permettre d'exécuter ses tâches d'analyse des politiques. La base de données sur les accords bilatéraux, qui existe depuis longtemps, a été remise à jour depuis la Conférence et proposée sous la désignation *Base de données des accords sur les services aériens du monde* en format CD-ROM avec dispositif d'interrogation de la base de données. À la suite de la Conférence, il a fallu retravailler le *Manuel de la réglementation du transport aérien* (Doc 9626) avant d'en faire la production définitive et de le diffuser. Enfin, la compilation des éléments de réglementation de l'Organisation qui figure dans le document *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) sera mise à jour après la session de l'Assemblée.

2.5.3 Un des moyens de base pour aider les États, dans le cadre du travail de facilitation dont la Conférence a chargé l'OACI, est le programme d'ateliers et de séminaires. Le premier séminaire de politique de réglementation régionale faisant suite à la Conférence s'est tenu en octobre 2003 et d'autres sont prévus pour 2004. Ce programme de séminaires se poursuivra en fonction des ressources disponibles. Ces séminaires sont axés sur les aspects pratiques de la libéralisation en passant par un échange d'expériences et d'avis entre les participants. Les TASA y servent aussi de véhicule pour des débats sur les options de libéralisation.

2.5.4 Le Conseil entend suivre de près les faits nouveaux dans le domaine de la réglementation en vue d'élaborer des orientations de politique supplémentaires à l'intention des États si cela est jugé nécessaire. La Conférence a reconnu que la réglementation économique du transport aérien est un secteur en évolution rapide qui soulève constamment de nouvelles questions susceptibles d'être abordées au niveau mondial. La nouvelle dynamique de négociation des accords sur les services aériens entre les États membres de l'Union européenne et les tiers est un exemple de changement important ayant des incidences mondiales. C'est donc une question à laquelle le Conseil va s'intéresser de près. Le suivi de la Conférence nécessite une relation encore plus étroite entre l'OACI et ses États contractants en matière d'échange d'informations et d'expérience pour permettre à l'OACI d'appuyer les États dans leurs efforts de libéralisation. Il sera envisagé de tenir en 2005, sur une base de recouvrement intégral des coûts, un

séminaire mondial pour faire le point sur la libéralisation, sur le suivi de la Conférence et sur toutes nouvelles questions d'ordre réglementaire.

### 3. LE COMMERCE DES SERVICES

3.1 Depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, dans le domaine du commerce des services, l'attention s'est surtout portée sur l'examen de l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'OMC. Cet examen, amorcé en 2000, a également comporté des débats sur l'élargissement des services de transport aérien international visés par l'Annexe. Pour le moment, l'application prévue par l'Annexe se limite aux services de réparation et de maintenance des aéronefs, à la vente ou à la commercialisation et aux services de systèmes informatisés de réservation (SIR).

3.2 À l'époque de la 33<sup>e</sup> session, l'examen de l'Annexe était en cours et un certain nombre de propositions de membres de l'OMC concernant un éventuel élargissement de l'Annexe avaient été présentées. Cet examen, de même que les débats sur d'éventuels domaines d'application à ajouter dans l'Annexe, s'est poursuivi aux réunions du Conseil du commerce des services (CCS) de l'OMC tenues en 2001 et en 2002. L'OACI a participé à ces réunions ou les a suivies de près. L'examen s'est terminé en octobre 2003, mais il n'y a pas eu consensus sur l'élargissement de l'Annexe. La tenue, le moment et les résultats de la Conférence ont eu une incidence sur la prise en compte par l'OMC de l'examen et de l'élargissement de l'Annexe. À ses séances d'octobre 2003, le CCS a examiné la question de l'époque du prochain examen, et il est convenu que cet examen débiterait à sa dernière réunion ordinaire de 2005. Il a ainsi mis un terme au premier processus d'examen et aux débats sur l'élargissement de l'Annexe. Il en résulte par conséquent que l'Annexe demeure inchangée. Lors des délibérations du CCS, un certain nombre de membres de l'OMC ont exprimé l'avis que, même si l'on n'avait pas été en mesure d'avancer vers un élargissement au cours du premier examen, l'Annexe devait rester une possibilité pour la libéralisation du transport aérien international. On peut donc s'attendre à ce que la question de l'élargissement de l'application de l'accord soit à nouveau soulevée lors du prochain examen.

3.3 L'OACI suit et étudie l'évolution de la question du commerce des services depuis les années 1980 et sa politique a toujours conservé certains éléments de base. À sa 33<sup>e</sup> session, l'Assemblée a réexaminé cette politique et y a ajouté plusieurs éléments provenant d'une résolution adoptée par le Conseil en 1999. La politique actuelle est énoncée à la Section IV de l'Appendice A, Réglementation économique, de la Résolution A33-19. Pour l'essentiel, cette Section IV demeure valable, mais le Conseil propose d'y ajouter des éléments adoptés par la Conférence dans sa Déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international. Les deux principaux éléments concernent d'une part l'utilisation pour la libéralisation des options de réglementation élaborées à l'OACI et, d'autre part, le rôle de chef de file du Conseil pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation. La Conférence a placé ces nouveaux éléments dans sa Déclaration à la suite de ses délibérations sur le rôle de l'OACI et sur les relations de l'Organisation avec l'OMC. Le Conseil pense que l'addition de ces éléments, de même que d'autres modifications rédactionnelles mineures faisant suite à la Déclaration de la Conférence, renforcera cette section de la résolution de l'Assemblée et indiquera clairement que l'OACI entend continuer de jouer son rôle proactif dans une libéralisation du transport aérien international progressive et accompagnée de sauvegardes. L'appendice à la présente note contient les modifications qu'il est proposé d'apporter à la politique sur le commerce des services.

#### 4. **INCIDENCE FINANCIÈRE DES MESURES PROPOSÉES<sup>1</sup>**

4.1 Les travaux prévus au paragraphe 2.5 seraient réalisés dans le cadre des ressources disponibles au titre du Programme 3.2, Politique économique, du projet de budget-programme pour 2005-2007. Le Programme 3.2 comporte une réduction d'un poste des Services généraux par rapport au triennat actuel.

#### 5. **SUITE PROPOSÉE**

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du présent rapport sur les résultats et le suivi de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien et sur le commerce des services;
- b) à examiner le texte de l'appendice à la présente note en vue de son adoption au titre du point 31 de l'ordre du jour.

-----

---

<sup>1</sup> Ces renseignements ne sont présentés que pour indiquer l'incidence financière estimée des mesures proposées. Les fonds qui seront affectés à ces mesures dépendront de la forme finale du Budget-Programme de l'Organisation pour 2005-2006-2007 approuvé par l'Assemblée.





## APPENDICE

### PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'APPENDICE A DE LA RÉOLUTION A33-19 — *EXPOSÉ RÉCAPITULATIF* DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

...

#### Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires

*L'Assemblée,*

*Considérant* que certaines restrictions d'ordre économique, financier et opérationnel, imposées unilatéralement à l'échelon national, compromettent la stabilité du transport aérien international, tendent à créer des pratiques commerciales discriminatoires et injustes dans le transport aérien international et peuvent aller à l'encontre des principes fondamentaux de la Convention et du développement ordonné et harmonieux du transport aérien,

*Considérant* que la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie d'un grand nombre d'États en développement, en particulier de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

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

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

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

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

*Considérant* que l'exercice des droits de route et autres droits de transport aérien de l'État en développement faisant partie d'une telle communauté d'intérêts, par une compagnie aérienne appartenant substantiellement à un ou plusieurs autres États en développement, ou à leurs ressortissants, qui partagent

les mêmes intérêts communautaires, ou effectivement sous leur contrôle, servira à promouvoir les intérêts susmentionnés des États en développement,

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

2. *Prie instamment* les États contractants d'accepter pareilles désignations et à autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou plusieurs États en développement appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées;

3. *Prie instamment* les États contractants de reconnaître la notion de communauté d'intérêts dans le cadre de groupements économiques régionaux ou sous-régionaux comme base valide pour la désignation par un ou plusieurs États en développement d'une compagnie aérienne d'un ou plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à ce ou ces autres États en développement ou à leurs ressortissants, ou est effectivement sous leur contrôle;

4. *Prie instamment* les États contractants d'envisager d'employer d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté;

5. *Invite* les États contractants ayant de l'expérience dans diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à faire parvenir de façon suivie au Conseil des renseignements complets sur leur expérience, afin que l'Organisation puisse disposer, dans ce domaine, de tous les renseignements qui pourraient être utiles aux États contractants;

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter toute l'assistance possible aux États contractants qui souhaiteraient participer à des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux;

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

...

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), l'OACI a œuvré de façon active pour

que toutes les parties intéressées comprennent mieux les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que le mandat et le rôle particuliers de l'OACI dans le transport aérien international,

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

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient être basés sur l'objectif général d'un changement graduel, progressif, ordonné et protégé vers l'accès aux marchés ainsi que sur les intérêts de tous les États contractants en vue d'assurer leur participation effective et soutenue au transport aérien international;

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

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

- a) de veiller à la coordination interne au sein de leurs administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations;
- b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la Convention de Chicago, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation;
- c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce;
- d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international;
- e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle que joue l'OACI en élaborant des et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'examiner la possibilité de se servir de ces orientations;
- f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, qui se rapportent au transport aérien international;

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

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

6. *Demande* au Conseil :

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

...