



OACI

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Rapport

# Sixième Conférence mondiale de transport aérien

## La durabilité du transport aérien

Siège de l'OACI, Montréal, 18-22 mars 2013

# ATC conf



OACI

Publié séparément en français, en anglais, en arabe,  
en chinois, en espagnol et en russe par :

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
999, rue University, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels  
et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI :

[www.icao.int](http://www.icao.int)

Doc 10009  
Sixième Conférence mondiale de transport aérien  
N° de commande : 10009

ISBN: 978-92-9249-303-5

© OACI 2013

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE  
DE TRANSPORT AÉRIEN (ATConf/6)  
(2013)**

**LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT**

Le Président de la Conférence mondiale  
de transport aérien (ATConf)

au

Président du Conseil

J'ai l'honneur de présenter le rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), qui s'est tenue à Montréal du 18 au 22 mars 2013.



M. Benchemam  
Président

Montréal, le 22 mars 2013



**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Lettre d’accompagnement</b> .....	i
<b>Table des matières</b> .....	iii
<b>Introduction</b> .....	1
Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux.....	5
Point 1.1 : Faits nouveaux dans l’industrie et en réglementation.....	5
Point 1.2 : Autres domaines des travaux de l’OACI qui peuvent avoir des incidences économiques.....	9
Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif.....	12
Point 2.1 : Accès aux marchés.....	12
Point 2.2 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens.....	19
Point 2.3 : Protection des consommateurs.....	22
Point 2.4 : Concurrence loyale.....	25
Point 2.5 : Mécanismes de protection.....	28
Point 2.6 : Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international.....	30
Point 2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne.....	33
Point 2.8 : Mise en œuvre des politiques et orientations de l’OACI.....	39
 <b>Appendices</b>	
Appendice A — Allocutions d’ouverture.....	43
Appendice B — Observations finales.....	55
Appendice C — Liste des participants.....	57
Appendice D — Liste des notes de travail.....	73



## INTRODUCTION

### Lieu et durée de la conférence

1. La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) a débuté le 18 mars 2013, à 9 h 30, dans la salle de l'Assemblée du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à Montréal. M. R. Kobeh González, Président du Conseil, a ouvert la Conférence, puis M. T. Rifai, Secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et M<sup>me</sup> K. Macaulay, Présidente du Comité du transport aérien, ont prononcé une allocution. M. B. Djibo, Directeur du transport aérien, a présenté le secrétariat de la Conférence. La Conférence a terminé ses travaux le 22 mars 2013.

### Participation

2. Les membres et les observateurs désignés par 131 États membres et 39 organisations internationales ont participé à la réunion, ainsi que des conseillers et d'autres personnes, dont le nom figure dans l'Appendice C — Liste des délégués.

### Bureau et Secrétariat

3. Le Bureau ci-après a été élu :

Président de la Conférence :	M. M. Benchemam (Algérie)
Vice-Président :	M. B. Susantono (Indonésie)

4. Le Directeur du transport aérien, M. B. Djibo, a rempli les fonctions de Secrétaire de la Conférence, assisté de M<sup>me</sup> N. Teyssier, Chef de la Section de l'analyse et de la politique économiques. M<sup>me</sup> M. Boulos, MM. F. Malaud, J. Simon, P. Villard, et Y-Z. Wang étaient secrétaires adjoints ; MM. J. Byerly, J. de la Cámara, B. Péguillan et Evalou Gngang ont rempli les fonctions de Conseiller de la Conférence.

5. Les services administratifs et linguistiques étaient assurés sous la direction de M<sup>me</sup> F. Liu, Directrice de l'administration et des services, par M. O. Fabrici, Chef par intérim de la Section des services de conférence et de bureau, par M<sup>me</sup> D. Rahmani, Chef de la Section de gestion des documents et d'externalisation, et par M. V. Samochkine, Chef de la Section interprétation.

### Ordre du jour

6. L'ordre du jour initial de la Conférence a été approuvé par le Conseil de l'OACI le 27 février 2012 (C-DEC 195/1). L'ordre du jour révisé présenté ci-après a été approuvé le 31 janvier 2013 (EB 2013/4).

## 1. APERÇU DES TENDANCES ET DES FAITS NOUVEAUX

- 1.1 **Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation** : La Conférence examinera les principaux faits nouveaux survenus dans l'industrie du transport aérien et les progrès réalisés depuis la dernière conférence de transport aérien (ATConf/5, 24 - 29 mars 2003) pour faire évoluer la réglementation. Ce point couvrira des domaines tels que les alliances des compagnies aériennes, les arrangements de regroupement et de coopération, les modèles de transporteurs à faible coût, l'économie et la viabilité des compagnies aériennes et certains défis majeurs auxquels l'industrie fait face (tels que l'incidence négative de la volatilité des prix du carburant). La conférence évaluera les incidences de ces faits nouveaux sur le marché et sur l'évolution de la réglementation.
- 1.2 **Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences** : La Conférence recevra des rapports sur les progrès réalisés dans d'autres domaines d'activité de l'OACI (par exemple la sécurité, la sûreté et l'environnement en aviation) qui peuvent avoir des incidences économiques sur le développement du transport aérien ou sur la réglementation économique (telle que le financement).

## 2. EXAMEN DE QUESTIONS CLÉS ET DU CADRE RÉGLEMENTAIRE CORRÉLATIF

- 2.1 **Accès aux marchés** : Ce point couvrira les échanges de droits commerciaux – principalement l'après troisième et quatrième libertés, la flexibilité accrue accordée aux services tout cargo, la libéralisation des services auxiliaires (par exemple l'assistance en escale), les approches régionales ou plurilatérales, les perspectives de multilatéralisme, la capacité des compagnies aériennes et les questions d'accès aux aéroports, y compris l'attribution de créneaux et les restrictions frappant les vols de nuit.
- 2.2 **Propriété et contrôle des transporteurs aériens** : Ce point couvrira des questions relatives à l'assouplissement des règles concernant la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes – le dépassement des dispositions relatives à la propriété et aux contrôles nationaux, les investissements étrangers dans les compagnies aériennes nationales et les arrangements réglementaires pour faciliter l'accès des compagnies aériennes aux marchés internationaux de capitaux.
- 2.3 **Protection des consommateurs** : Ce point couvrira des questions liées à la protection des consommateurs, aux droits des passagers aériens, aux approches réglementaires et aux pratiques connexes de l'industrie (y compris les conditions de transport, les engagements de l'industrie et l'insolvabilité des compagnies aériennes), à la transparence en matière de tarifs des compagnies aériennes, à l'élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI et à la compatibilité ou à l'harmonisation des approches en matière de réglementation.
- 2.4 **Concurrence loyale** : Ce sujet couvrira les questions se rapportant à la manière d'éviter des pratiques concurrentielles déloyales, à l'incidence des regroupements et de la concentration de l'industrie, à l'incidence des cadres réglementaires économiques sur l'industrie des compagnies aériennes, et à la compatibilité ou à l'harmonisation dans l'application des lois/règles sur la concurrence.

- 2.5 **Mécanismes de protection :** Ce sujet couvrira des questions liées à la participation durable et efficace de tous les États, notamment des pays en développement, dans le transport aérien, à la prestation des services et à la manière d'éviter des mesures unilatérales qui affectent le transport aérien.
- 2.6 **Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international :** Ce point couvrira des questions liées aux taxes/redevances/droits frappant l'aviation civile, à l'incidence de la taxation ou des prélèvements non rattachés à l'aviation sur le développement du transport aérien, et à leurs conséquences pour ce qui est des politiques de l'OACI en matière de taxation et de redevances.
- 2.7 **Économie des aéroports et des services de navigation aérienne :** Ce point de l'ordre du jour portera sur des questions relatives à l'issue de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12, Montréal, 19 – 30 novembre 2012) concernant l'incidence économique des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Présentera une importance particulière le point de savoir comment la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI peuvent être appliqués et comment répondre au mieux aux défis du financement des ASBU. La Conférence recevra des rapports sur la situation financière des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, sur la mise en œuvre des recommandations découlant de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) de 2008, et elle examinera des questions connexes telles que le financement des fonctions de supervision réglementaire (c'est-à-dire en matière de sécurité, de sûreté et de supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne).
- 2.8 **Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI :** Ce point portera sur la pertinence et l'efficacité des politiques et orientations actuelles de l'OACI en matière de réglementation économique du transport aérien international, de leur application ou de leur mise en œuvre par les États, ainsi que des mesures visant à améliorer la situation.

## Organisation des Travaux

7. La Conférence a siégé en plénière. L'examen formel des points de l'ordre du jour a été précédé, le dimanche 17 mars 2013, d'un symposium, la Conférence proprement dite ayant débuté le lundi 18 mars.
8. Le règlement intérieur est le *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683). La règle 26, qui prévoit l'établissement de comptes rendus analytiques, a été suspendue par le Conseil.
9. Les délibérations en séance plénière se sont déroulées en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe. L'Appendice D contient une liste des documents publiés dans la cadre de la Conférence. Le rapport a été publié en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe. Certaines notes de travail étaient disponibles en une seule langue.
10. La Conférence a délégué au Président le pouvoir d'approuver le rapport sous couverture jaune.

-----



---

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**  
**1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation****1.1.1 Documentation**

1.1.1.1 La Conférence examine le point 1.1 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/17, WP/22 et WP/23 (Secrétariat), WP/33 (Émirats arabes unis), WP/39 (Égypte), WP/70 Révision [Allemagne, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis, Singapour, Association du transport aérien international (IATA) et Association internationale du fret aérien (TIACA)], WP/53 [Irlande, au nom de l'Union européenne (UE) et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/56 [Colombie, au nom de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)], WP/57 [Chili, au nom de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)], WP/65 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)], WP/102 [Association latino-américaine du droit aérien et spatial (ALADA)], WP/100 [Conseil international des aéroports (ACI)] et WP/80 [Civil Air Navigation Services Organization (CANSO)]. Elle prend aussi acte de la note d'information IP/10 (Indonésie).

**1.1.2 Analyse**

1.1.2.1 La Conférence appuie les notes de travail du Secrétariat présentées sur les réalisations accomplies depuis ATConf/5, la viabilité du développement économique du transport aérien et la chaîne de valorisation du transport aérien. Elle reconnaît aussi la valeur des travaux effectués depuis ATConf/5 pour aider les États dans le processus de libéralisation. Il est demandé que l'OACI veille à ce que les orientations sur la libéralisation soient tenues à jour, y compris les indicateurs de libéralisation.

1.1.2.2 Il est pris note des faits nouveaux intervenus dans le domaine du transport aérien qui sont liés à l'émergence d'alliances et de fusions entre compagnies aériennes. La Conférence reconnaît qu'il serait utile d'étudier les incidences positives et négatives sur le marché du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la conformité aux normes de concurrence et à la prévention des monopoles.

1.1.2.3 Reconnaissant la forte corrélation entre le transport aérien et le tourisme, la Conférence note la nécessité d'une coopération plus étroite et de mesures communes transcendant les « silos fonctionnels » du transport aérien et du tourisme, ainsi que la nécessité d'encourager la coordination entre toutes les parties prenantes, en général, et entre l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et l'OACI en particulier.

1.1.2.4 Divers points de vue sont exprimés au sujet du rythme de la libéralisation. Certains États évoquent les avantages de la libéralisation accélérée tandis que d'autres émettent l'avis que les réalités et les situations spécifiques différentes des États peuvent influencer sur ce rythme. Il est fait valoir par d'autres États qu'un équilibre entre concurrence loyale et libéralisation accrue est nécessaire et indiqué que la prise de mesures unilatérales par des États pourrait nuire au développement du transport aérien international.

1.1.2.5 L'important rôle que l'OACI joue dans la promotion de la libéralisation est reconnu, et une préoccupation est exprimée à propos du financement des travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien. On estime que l'OACI est la meilleure plateforme pour avancer les travaux en question, et un soutien est exprimé en faveur de l'établissement d'un fonds volontaire dédié pour renforcer le rôle de l'OACI dans ce domaine, conformément aux règles de gouvernance et aux politiques de l'OACI.

1.1.2.6 La Conférence note l'importance de la ratification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999). Un fort appui est exprimé en faveur de la promotion de la ratification de cette convention auprès des États qui ne l'ont pas encore fait et de la fourniture d'assistance par l'OACI.

1.1.2.7 Il est jugé que les questions de sécurité et de souveraineté de l'espace aérien des États sortent du cadre de la Conférence ; on estime que ces questions devraient être traitées par l'Assemblée.

1.1.2.8 Enfin, le Bureau international du travail fait part des points de consensus adoptés lors d'un forum mondial de l'OIT tenu en février 2013.

### 1.1.3 Conclusions

1.1.3.1 À l'issue de l'examen de la documentation sur les faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation (point 1.1 de l'ordre du jour) et des délibérations qui ont suivi, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) le travail de suivi effectué par l'OACI en rapport avec ATConf/5 dans le domaine de la réglementation économique a aidé les États à s'adapter aux changements entraînés par l'évolution du cadre réglementaire. La poursuite de ce travail serait utile aux États pour le développement du transport aérien ;
- b) afin de favoriser le développement durable du transport aérien, il faut reconnaître les différences de rentabilité dans la chaîne de valorisation du transport aérien, la fragmentation dans le cadre de réglementation, les difficultés de financement du système de transport aérien, les contraintes de capacité de l'infrastructure et les mesures unilatérales prises par les États qui ont une incidence sur le transport aérien international comme des entraves et les éliminer pour être en mesure de faire face à la croissance prévue du trafic aérien mondial tout en encourageant le développement durable du système du transport aérien ;
- c) le coût du carburant dépend dans une large mesure des forces du marché, et une intervention de nature réglementaire est peu probable. Cela dit, il est impératif que le cadre réglementaire du développement du transport aérien encourage des stratégies permettant d'atténuer les incidences économiques négatives des fluctuations du coût du carburant ;
- d) depuis une dizaine d'années, les parties prenantes de la chaîne de valorisation du transport aérien fonctionnent dans un environnement de plus en plus compétitif. Ces parties prenantes sont des entités interdépendantes ; les coûts d'exploitation et l'environnement d'exploitation influent sur la valeur créée par l'industrie du transport aérien ;
- e) créées afin de répondre aux restrictions de la réglementation du marché et afin de permettre de rester compétitif et présent dans le marché, les alliances sont devenues de plus en plus complexes et inter reliées du point de vue des cadres de coopération et comme puissances de commercialisation. En dépit des caractéristiques et des avantages des alliances et des fusions dans le secteur du transport aérien, il y a des inconvénients et des défauts dont il faut s'occuper ; l'OACI devrait réaliser des études sur cette question ;

- f) les États et les organisations internationales compétentes devraient adopter une approche générale, homogène et durable en ce qui a trait aux politiques en matière de transport aérien et de tourisme ;
- g) compte tenu des réalités différentes des États, il est reconnu que les marchés du transport aérien libéralisés ont en général permis une croissance, un développement et des bienfaits sociaux significatifs pour les États qui ont adopté de tels marchés ;
- h) pour que l'OACI joue un rôle important dans la libéralisation du transport aérien, un fonds consacré au transport aérien peut être établi en vue de solliciter des contributions volontaires des États membres pour renforcer les travaux de l'Organisation dans le domaine, sous réserve que ce fonds soit administré conformément aux règles de gouvernance et aux politiques de l'OACI ;
- i) la Convention de Montréal de 1999 a été un outil utile pour la détermination des responsabilités des transporteurs aériens, et sa mise en œuvre devrait être améliorée de manière à apporter des avantages importants à toutes les Parties.

#### 1.1.4 **Recommandations**

##### **Recommandation 1.1/1 — Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

##### **La Conférence recommande :**

- a) que les États reconnaissent l'importance des cadres réglementaires nationaux et régionaux pour assurer la conformité des alliances avec les normes de concurrence et empêcher les monopoles ; que les États examinent dûment les avantages que créent les alliances ;
- b) que les États envisagent de créer des mécanismes qui permettent une coopération et une coordination plus étroites entre leurs autorités chargées des secteurs du tourisme et des transports ; que les États appuient aussi une coopération accrue entre l'OACI et l'OMT sur les questions clés d'intérêt commun ; que les États appuient également et encouragent l'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999 ;
- c) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation, effectue des études sur les grandes questions de portée mondiale, fournisse aux États un ensemble de principes de base et partage le fruit de ses analyses sur l'évolution du transport aérien avec les États, les organisations internationales et l'industrie ;
- d) que l'OACI mette à jour et avance ses éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international. En particulier, elle devrait tenir à jour les modèles d'accord sur les services aériens (MASA) en fonction de l'évolution de la réglementation et actualiser les indicateurs de libéralisation. Elle devrait aussi poursuivre le développement des bases de données pertinentes, telle que la *Base de données sur les accords de services aériens du monde* (Doc 9511), et continuer à réaliser des études de cas sur des expériences en matière de libéralisation ;

- e) que l'OACI continue d'aider les États dans les efforts de libéralisation du transport aérien, par exemple en élaborant d'autres cours de formation, séminaires régionaux et activités similaires à l'intention des États, compte tenu des ressources disponibles ;
- f) que l'OACI soit la seule instance d'élaboration de solutions mondiales pour le développement d'un système de transport aérien durable pour toutes les parties intéressées ; que l'OACI continue de coopérer avec les organisations internationales et régionales et avec l'industrie pour se tenir informée des obstacles à la pérennité du système du transport aérien et définisse, dans un cadre de coopération, des stratégies clés pour éliminer les obstacles ;
- g) que l'OACI établisse un fonds pour le transport aérien en vue de solliciter des dons volontaires des États membres pour renforcer les travaux de l'Organisation dans le domaine. Ce fonds devrait être administré de façon transparente conformément aux règles de gouvernance et aux politiques pertinentes de l'OACI ;
- h) que l'OACI apporte aux États qui le demandent une assistance pour la ratification de la Convention de Montréal de 1999.

-----

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux****1.2 : Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques****1.2.1 Documentation**

1.2.1.1 La Conférence examine le point 1.2 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/18 (Secrétariat), WP/37 (Cuba) et WP/58 [22 États membres, membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)].

**1.2.2 Analyse**

1.2.2.1 Un certain nombre de délégations constate que la sûreté de l'aviation est d'une importance capitale pour le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier. La Conférence appuie à l'unanimité la note WP/18 traitant des coûts de la sûreté de l'aviation et des redevances connexes, présentée par le Secrétariat, et elle adopte les recommandations qui y figurent. Un point de vue est exprimé concernant l'incidence négative dont le transport aérien international souffre par suite de l'utilisation de l'aviation civile pour des activités qui ne peuvent être acceptées dans le contexte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, car ces activités non seulement compromettent le développement de l'aviation civile internationale, mais aussi son développement économique.

1.2.2.2 En ce qui concerne les renseignements fournis par Cuba sur les incidences du blocus imposé par les États-Unis sur le secteur de l'aviation civile, les délégations de certains États membres appuient la position de Cuba et les recommandations présentées dans la note. Cuba fait valoir que le blocus des É.-U. est une décision unilatérale, contraire à l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et soutiennent qu'il a eu des effets préjudiciables sur le développement de l'aviation civile à Cuba. De plus, elles expriment l'avis que la Conférence ATConf/6 est la tribune appropriée pour examiner cette question, étant donné que la Conférence traite de la durabilité du transport aérien. La délégation des É.-U. soutient qu'il s'agit là d'une question politique bilatérale et qu'il ne convient pas d'en délibérer durant la conférence. Le Secrétariat indique que la question a été prise en considération durant la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, qui est l'organe directeur de l'Organisation, et il fait savoir que la Conférence ATConf/6 n'est pas habilitée à résoudre cette question. Dans sa conclusion, Cuba fait connaître son intention de porter la question à l'attention de la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

1.2.2.3 Un appui général est exprimé pour les conclusions et recommandations présentées par le Chili au nom de 22 États membres, membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), concernant le rapport coût-efficacité du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP). Plusieurs États indiquent qu'ils appuient ce type de coopération régionale, qui donne lieu à des économies de coûts pour toutes les parties prenantes. La Conférence note toutefois qu'il ne faut pas confondre les systèmes de sécurité tels que le SRVSOP et les activités connexes avec les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) de l'OACI ou les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

### 1.2.3 Conclusions

1.2.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) la sûreté de l'aviation est d'une importance capitale pour le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier, et les divers défis en matière de sûreté auxquels le secteur du transport aérien international est confronté aujourd'hui continueront de constituer un facteur significatif d'augmentation des coûts ;
- b) la mise en œuvre de mesures et de fonctions de sûreté nouvelles et améliorées pour les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), notamment la supervision de la sûreté, entraînera des coûts supplémentaires. Les États sont encouragés à respecter les politiques sur les redevances de sûreté qui figurent dans le Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, lorsqu'ils déterminent les coûts qui doivent être recouverts auprès des usagers et des usagers finals par le biais de redevances ;
- c) les politiques et orientations de l'OACI sur les aspects économiques de la sûreté de l'aviation restent pertinentes : la Conférence de 2008 sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) a reconnu que les politiques actuelles de l'OACI en matière de recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports et appliquées par les ANSP demeurent adéquates et elle a recommandé que les États veillent à leur mise en œuvre efficace ;
- d) la question soulevée par Cuba a déjà été examinée par l'organe souverain de l'OACI durant la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée, qui a décidé que cette question devait être portée à l'attention du Président du Conseil, aux bons offices de qui il avait été fait appel en d'autres occasions concernant cette même question, et la déclaration de Cuba concernant son intention de porter la question à l'attention de la 38<sup>e</sup> session prochaine de l'Assemblée de l'OACI est notée ;
- e) le SRVSOP a donné lieu à des économies de coûts appréciables pour les États participants, ce qui s'est traduit par des avantages pour les exploitants ; de la formation, de l'assistance aux États, des activités plurinationales, des mises en œuvre, des séminaires et d'autres activités n'auraient pu avoir lieu sans le SRVSOP ou, alors, les coûts auraient été prohibitifs pour la plupart des États ; la coopération entre les États de la région a été facilitée par l'uniformisation de la formation à un niveau régional.

## 1.2.4 Recommandations

1.2.4.1 Comme suite à l'examen de la documentation et des délibérations relatives à d'autres domaines des travaux de l'OACI pouvant avoir des incidences économiques au titre du point 1.2 de l'ordre du jour, la Conférence adopte les recommandations suivantes :

### **Recommandation 1.2/1 — Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques**

#### **La Conférence recommande :**

- a) que les États veillent à ce que les politiques actuelles de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté aux aéroports et appliquées par les ANSP soient mises en œuvre de telle sorte que les redevances d'usage pour la sûreté soient raisonnables et efficaces par rapport aux coûts, et qu'elles favorisent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;
- b) que les États soient encouragés à incorporer les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, le rapport entre les coûts et les redevances, la transparence et la consultation des usagers dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs arrangements sur les services aériens, afin d'en garantir le respect par les exploitants d'aéroports et par les ANSP ;
- c) que les États accroissent leur participation à leurs groupes régionaux de sécurité respectifs ;
- d) que les États soient invités à prendre note du rapport coût-efficacité qui peut être atteint par le biais de la coopération régionale et qu'ils soient encouragés à établir des objectifs et des indicateurs concernant la gestion et l'économie, à l'instar des États d'Amérique latine ;
- e) que l'OACI prenne toutes les mesures pertinentes pour assurer une large sensibilisation à ses politiques et les faire connaître, et pour encourager l'utilisation de ses éléments indicatifs sur les coûts de la sûreté de l'aviation et les redevances connexes.

-----

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif****2.1 : Accès aux marchés**

*Note : La Conférence examine ce point en trois parties : a) libéralisation de l'accès aux marchés ; b) services de fret aérien ; c) autres questions relatives à l'accès aux marchés.*

**a) Libéralisation de l'accès aux marchés****2.1.1 Documentation**

2.1.1.1 La Conférence examine les droits de trafic dans le cadre du point 2.1 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/13 (Secrétariat), WP/28 (Chili), WP/97 (Chine), WP/40 (Égypte), WP/82 (Indonésie), WP/34 (Nouvelle-Zélande), WP/78 (Singapour), WP/44 Révision (Turquie), WP/93 (Émirats arabes unis), WP/60 (États-Unis), WP/103 (Venezuela), WP/54 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/63 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)], WP/67 [Association du transport aérien international (IATA)], WP/81 [Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)] et WP/99 [Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)].

2.1.1.2 La Conférence prend acte aussi des notes d'information IP/3 (Australie), IP/17 (Brésil), IP/5 (Pologne), IP/14 (République de Corée), IP/19 [54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)], IP/6 [22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)] et IP/8 [Organisation mondiale du commerce (OMC)].

**2.1.2 Analyse**

2.1.2.1 La Conférence reconnaît de façon générale les grands avantages de la libéralisation du transport aérien pour les États, l'industrie et les consommateurs, de même que sa contribution à l'économie mondiale, au commerce, au tourisme, au développement des communautés et à la création d'emplois, et elle convient qu'il faut renforcer la libéralisation de l'accès aux marchés. Le débat se concentre sur les approches et le rythme de la libéralisation par les États, ainsi que sur la nécessité de tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre.

2.1.2.2 De nombreux participants sont d'avis qu'étant donné la disparité des stades de développement des États et des besoins en matière de transport aérien, les États devraient procéder à la libéralisation à leur propre rythme et utiliser des approches qui conviennent à leurs besoins et à leur situation. Cela dit, il est convenu de façon générale qu'il faut moderniser le cadre réglementaire mondial sur l'accès aux marchés pour s'adapter aux changements d'un environnement commercial mondialisé ; il est aussi reconnu que l'OACI doit jouer un rôle de chef de file dans la facilitation de l'évolution de la réglementation. À ce sujet, on s'est exprimé en faveur de la proposition visant à ce que l'OACI élabore une vision à long terme pour la libéralisation mondiale du transport aérien, y compris des solutions multilatérales, en tenant compte des intérêts de tous les États et de toutes les parties prenantes de l'aviation.

2.1.2.3 Certains États soulignent le lien étroit entre l'accès aux marchés et la concurrence loyale alors que d'autres considèrent que ces deux sujets ne sont pas nécessairement liés.

2.1.2.4 Un grand nombre d'États appuient la proposition visant à ce que l'OACI, sur la base des réalisations passées et des arrangements réglementaires libéralisés actuels, élabore un accord international

destiné à être utilisé par les États dans la libéralisation plus poussée de l'accès aux marchés. La Conférence note toutefois que des travaux considérables pourraient être nécessaires à ce sujet et que les dispositions de l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT), de même que les raisons pour lesquelles davantage d'États n'y ont pas adhéré, devraient être prises en compte. Il est aussi proposé que cette activité soit entreprise en consultation avec des experts [à savoir le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP)], les États, l'industrie et d'autres parties prenantes de l'aviation, et qu'avant de s'engager envers ce projet, l'OACI devrait effectuer une étude en vue d'analyser les besoins des États ; elle devrait aussi déterminer la valeur d'un tel accord et les ressources nécessaires à son élaboration. La Conférence note le projet de texte proposé d'un accord multilatéral sur la libéralisation de l'accès aux marchés présenté par un État.

2.1.2.5 Étant donné que l'élaboration d'accords multilatéraux est un long processus, la Conférence appuie de façon générale la proposition visant à ce que les États continuent de libéraliser l'accès aux marchés par les moyens existants, notamment des arrangements bilatéraux, régionaux et plurilatéraux.

### 2.1.3 Conclusions

2.1.3.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat tenu sur la libéralisation de l'accès aux marchés dans le cadre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) la libéralisation a apporté de grands avantages aux États, aux consommateurs, aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux communautés et aux économies nationales. Améliorer l'accès des fournisseurs de services aériens au marché international permettrait au secteur du transport aérien de maximaliser sa contribution à l'économie mondiale ;
- b) la libéralisation est un moyen et un processus, non une fin. L'objectif de l'évolution de la réglementation est de créer un environnement propice dans lequel le transport aérien international peut se développer et s'épanouir de façon ordonnée, efficace, économique et durable, sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en respectant les normes sociales et les normes du travail ;
- c) les États ont libéralisé l'accès aux marchés de diverses manières et à des rythmes différents en fonction des besoins, des conditions et des objectifs stratégiques ; ils ont avancé considérablement et avec succès. Cependant, il est de plus en plus nécessaire de moderniser le régime réglementaire actuel, vieux de plusieurs dizaines d'années, pour s'adapter à l'évolution de l'environnement économique et commercial mondial et répondre aux besoins des États, de l'industrie et des consommateurs durant le XXI<sup>e</sup> siècle ;
- d) la communauté de l'aviation appuie vigoureusement une libéralisation plus poussée du transport aérien et l'idée que l'OACI s'engage à faciliter les efforts à ce sujet. Est également largement appuyée l'idée que l'OACI, travaillant en étroite collaboration avec toutes les parties concernées, prenne l'initiative dans l'examen de solutions pour augmenter l'accès aux marchés, notamment des solutions multilatérales à long terme, en reconnaissant que les États poursuivront la libéralisation à leur propre rythme en fonction de leurs besoins ;

- e) à court terme, les États devraient poursuivre la libéralisation de l'accès aux marchés en fonction des circonstances et des besoins, en utilisant les moyens existants, tels que l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT), et l'OACI devrait continuer de fournir des orientations et de l'aide aux États pour faciliter le processus.

#### 2.1.4 **Recommandations**

##### **Recommandation 2.1/1 — Libéralisation de l'accès aux marchés**

###### **La Conférence recommande :**

- a) que les États continuent de libéraliser l'accès aux marchés à un rythme et d'une manière qui conviennent aux besoins et aux circonstances, en tenant dûment compte des intérêts de toutes les parties prenantes, de l'évolution de l'environnement commercial et des besoins en matière d'infrastructure ;
- b) que l'OACI élabore et adopte une vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, comprenant l'examen d'un accord international par lequel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés, en tenant compte de l'expérience et des réalisations passées des États, notamment les accords actuels de libéralisation de l'accès aux marchés conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que des diverses propositions présentées pendant la Conférence ;
- c) que l'OACI travaille à établir une compréhension commune et à obtenir un consensus pour l'élaboration de la vision à long terme et des arrangements réglementaires correspondants, en collaboration avec toutes les parties concernées et en consultation avec les experts, les États, l'industrie, les organisations intéressées et d'autres parties prenantes ;
- d) que l'OACI continue de fournir orientations et assistance aux États pour faciliter la libéralisation de l'accès aux marchés, en utilisant des moyens tels que la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) ;
- e) que l'OACI tienne ses orientations stratégiques sur la réglementation et la libéralisation du transport aérien à jour et adaptées à l'évolution de la situation et aux besoins des États et envisage d'autres moyens de faciliter la libéralisation.

#### **b) *Services de fret aérien***

#### 2.1.5 **Documentation**

2.1.5.1 La Conférence examine les questions concernant les services de fret aérien dans le cadre du point 2.1 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/14 (Secrétariat), WP/34 (Nouvelle-Zélande), WP/36 [Association du transport aérien d'Amérique latine et des Caraïbes (ALTA)], WP/67 [Association du transport aérien international (IATA)] et WP/96 [L'association internationale du fret aérien (TIACA)].

## 2.1.6 Analyse

2.1.6.1 La Conférence examine le sujet de la libéralisation du fret aérien pendant le débat sur la libéralisation de l'accès aux marchés.

2.1.6.2 Reconnaissant les caractéristiques particulières des opérations de fret aérien, la Conférence appuie dans une certaine mesure la proposition visant à ce que l'OACI élabore un accord international sur la libéralisation du transport de fret aérien. En attendant un tel accord, les États sont encouragés à poursuivre la libéralisation des services de fret aérien en utilisant les moyens existants, notamment des approches bilatérales, régionales ou multilatérales. L'attention est appelée sur le fait que les États peuvent se joindre à l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT) sur une base « fret seulement ». La Conférence convient que les dispositions du MALIAT et les raisons pour lesquelles davantage d'États n'ont pas adhéré à l'accord devraient être prises en compte.

2.1.6.3 Un avis est exprimé selon lequel l'établissement d'un accord international en matière de libéralisation du transport de fret aérien crée un risque potentiel de distorsion de la concurrence entre les organisations transportant du fret seulement et les organisations transportant à la fois des passagers et du fret, risque qu'il faudrait étudier à fond et prévenir.

## 2.1.7 Conclusions

2.1.7.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat tenu sur les services de fret aérien dans le cadre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) le fret aérien joue un rôle important dans l'économie mondiale. La croissance et l'expansion des services de fret aérien contribuent au développement durable du transport aérien et favorisent de manière significative le commerce et le développement économique mondiaux ;
- b) quand ils concluent des arrangements de services aériens, les caractéristiques particulières des services de fret aérien doivent être dûment prises en compte ;
- c) les États ont utilisé divers moyens pour libéraliser les services de fret aérien, notamment des arrangements bilatéraux, régionaux et multilatéraux, dont certains qui sont ouverts à d'autres États, comme l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT) ;
- d) les orientations de l'OACI sur la libéralisation des services de fret aérien continuent d'être pertinentes, et il faudrait encourager les États à les suivre. À ce sujet, la Conférence appuie largement l'idée que l'OACI joue un rôle de chef de file dans la facilitation d'une libéralisation plus poussée, et elle appuie dans une certaine mesure l'idée que l'Organisation élabore un accord multilatéral visant expressément le fret aérien, en tenant compte de la nécessité de veiller à ce qu'un tel accord ne donne pas lieu à des distorsions de la concurrence entre les transporteurs de fret seulement et les transporteurs de passagers et de fret et à ce qu'il soit compatible avec les efforts de libéralisation de l'OACI concernant l'accès global aux marchés dans le domaine du transport aérien international.

## 2.1.8 **Recommandations**

### **Recommandation 2.1/2 — Services de fret aérien**

#### **La Conférence recommande :**

- a) que les États tiennent dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils s'échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de services aériens, et qu'ils octroient des droits appropriés et facilitent la souplesse de l'exploitation de manière à favoriser le développement de ces services ;
- b) que les États continuent de libéraliser les services de fret aérien en utilisant tous les moyens disponibles et de partager leur expérience avec les autres États ;
- c) que l'OACI prenne la direction de l'élaboration d'un accord international spécifique pour faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien, en tenant compte de l'expérience acquise et des réalisations, des points de vue des États sur les arrangements actuels et des suggestions formulées pendant la conférence ;
- d) que dans l'élaboration de nouveaux arrangements réglementaires sur le fret aérien, l'OACI fasse appel à toutes les parties concernées et consulte les experts, les États, l'industrie et les parties prenantes intéressées.

#### **c) *Autres questions relatives à l'accès aux marchés***

### 2.1.9 **Documentation**

2.1.9.1 La Conférence examine d'autres questions relatives à l'accès aux marchés dans le cadre du point 2.1 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/11 (Secrétariat), WP/8 Révision (Secrétariat), WP/87 (République de Corée), WP/25 [présentée par Bahreïn au nom de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)], WP/89 [Conseil international des aéroports (ACI)], WP/64 (États-Unis) et WP/99 [Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)].

2.1.9.2 La Conférence prend aussi acte des notes d'information IP/9 (Afrique du Sud) et IP/11 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)].

### 2.1.10 **Analyse**

2.1.10.1 En ce qui concerne l'attribution des créneaux, la Conférence note que l'insuffisance de créneaux aux aéroports a une incidence négative sur la capacité des transporteurs aériens d'exercer leurs droits d'accès aux marchés. Ce problème ne peut pas être résolu par des solutions à court terme et il doit être abordé selon une perspective à long terme plus large passant par la planification du développement des infrastructures.

2.1.10.2 Différents points de vue sont exprimés concernant les politiques et pratiques à appliquer à l'attribution des créneaux aux aéroports saturés. Certains États appuient les règles qui accordent la préférence aux compagnies aériennes des pays en développement. D'autres États expriment leur désaccord, soulignant que les créneaux devraient être accordés selon les principes de non-discrimination et d'égalité des possibilités, qui sont énoncés dans les Lignes directrices de l'IATA en matière d'attribution de créneaux (WSG).

2.1.10.3 Malgré ces différences, les participants appuient l'idée d'une plus grande transparence découlant de la publication d'informations supplémentaires sur l'attribution des créneaux aux aéroports saturés.

2.1.10.4 Il est proposé que l'OACI continue de suivre les questions relatives à l'attribution des créneaux, y compris les pratiques des États pour ce qui est du traitement des questions d'attribution des créneaux et qu'elle partage des informations sur les faits nouveaux importants, y compris des informations sur les demandes/contraintes de capacité concernant les aéroports et la gestion du trafic aérien (ATM).

2.1.10.5 La Conférence note que les couvre-feux nocturnes ou les restrictions frappant les vols de nuit continuent d'être une source de préoccupation pour les États. Il est reconnu que ces restrictions sont étroitement liées aux situations locales particulières et que ces restrictions peuvent avoir des incidences significatives sur l'accès aux marchés et sur l'exploitation des services aériens internationaux ; la nécessité de prendre en compte les deux perspectives est notée. L'idée que les États appliquent l'« approche équilibrée » de l'OACI lorsqu'ils traitent de questions concernant la gestion du bruit aux aéroports reçoit un large appui.

2.1.10.6 Un appui est exprimé envers la proposition visant à ce que certaines activités de l'aviation d'affaires soient traitées comme des activités d'aviation non commerciale et que l'OACI envisage de produire des orientations appropriées à ce sujet afin d'harmoniser le développement de l'aviation d'affaires, qui est un élément important d'un système de transport aérien international complet.

## 2.1.11 Conclusions

2.1.11.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat tenu sur les questions concernant l'attribution des créneaux, les restrictions frappant les vols de nuit et l'aviation d'affaires dans le cadre du point 2.1 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) l'attribution des créneaux est liée aux situations locales particulières, mais elle a aussi des incidences sur l'accès aux marchés et sur l'exploitation des services aériens internationaux. En raison de la croissance continue du trafic aérien, les pénuries de créneaux augmenteront et toucheront probablement d'autres aéroports. Bien qu'il soit difficile d'appliquer une solution mondiale du fait que les situations diffèrent d'un État à l'autre, et d'un aéroport à l'autre, une plus grande transparence est nécessaire au chapitre des règles et procédures en matière d'attribution des créneaux, et il faut aussi étudier comment les États et les parties prenantes intéressées pourraient travailler ensemble en vue d'y apporter des améliorations ;
- b) l'OACI s'est penchée sur la question de l'attribution des créneaux et elle a élaboré à l'intention des États des éléments d'orientation correspondants qui demeurent pertinents. Lorsqu'un État rencontre des problèmes ou des difficultés avec d'autres pays au sujet de l'attribution des créneaux, l'approche la plus pratique pour trouver une solution consiste à consulter les parties intéressées selon les règles applicables, telles que les Lignes directrices de l'IATA en matière d'attribution de créneaux (WSG), et les mécanismes en place pour le règlement des différends ;
- c) les restrictions frappant les vols de nuit sont liées elles aussi aux situations locales particulières, mais elles ont également des incidences sur l'accès aux marchés et sur l'exploitation des services aériens internationaux. En raison de la croissance constante du trafic aérien, cette question prendra de l'importance ;

- d) l'OACI a élaboré une politique d'« approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs à laquelle les États devraient se conformer lorsqu'ils traitent des questions relatives au bruit des aéronefs et qu'ils formulent des politiques à ce sujet. Les États peuvent régler des problèmes ou des différends concernant les restrictions frappant les vols de nuit au moyen des mécanismes existants de consultation ou de règlement des différends ;
- e) il est généralement convenu que les États devraient tenir dûment compte des exigences en matière de capacité lorsqu'ils planifient le développement des infrastructures de l'aviation ;
- f) à mesure que la libéralisation des marchés se poursuit, d'autres questions d'intérêt général pour les États et les parties prenantes de l'aviation font surface, telles que le traitement de l'aviation d'affaires. L'OACI devrait jouer un rôle en surveillant les faits nouveaux et élaborer des orientations appropriées.

#### 2.1.12 **Recommandations**

##### **Recommandation 2.1/3 — Autres questions relatives à l'accès aux marchés**

##### **La Conférence recommande :**

- a) que, lorsqu'il s'agit de traiter de questions relatives à l'attribution des créneaux ou aux restrictions frappant les vols de nuit, les États tiennent dûment compte des besoins et préoccupations des autres États et qu'ils fassent tous les efforts possibles pour résoudre toutes les préoccupations par consultation, dans un climat de bienveillance, de transparence, de compréhension mutuelle et de coopération ;
  - b) que, pour ce qui est des restrictions frappant les vols de nuit, les États respectent et suivent le principe de l'approche équilibrée de l'OACI lorsqu'ils prennent des mesures réglementaires en matière de gestion du bruit des aéronefs aux aéroports ;
  - c) que, dans la planification du développement des infrastructures de l'aviation, les États tiennent dûment compte des demandes du transport aérien pour ce qui est de la capacité à long terme ;
  - d) que l'OACI continue de suivre la situation et les pratiques des États pour ce qui est du traitement des questions d'attribution des créneaux et des restrictions frappant les vols de nuit, qu'elle fasse connaître les orientations de politique connexes de l'OACI et qu'elle encourage les États et les parties intéressées à les suivre ;
  - e) que l'OACI continue d'élaborer à l'intention des États des orientations de politique sur la réglementation des aspects économiques du transport aérien et qu'elle élabore des orientations sur des questions émergentes d'importance mondiale, notamment en ce qui concerne l'aviation d'affaires.
-

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif****2.2 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens****2.2.1 Documentation**

2.2.1.1 La Conférence examine le point 2.2 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/12 (Secrétariat), WP/94 (Brésil), WP/29 (Chili), WP/38 (Cuba), WP/41 (Égypte), WP/84 (Indonésie), WP/34 (Nouvelle-Zélande), WP/49 et WP/50 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/59 [22 États membres, membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)], WP/63 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)], WP/67 [Association du Transport Aérien International (IATA)], WP/81 [Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)] et WP/99 [Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)].

2.2.1.2 La Conférence prend acte aussi de la note d'information IP/20 (CAFAC).

**2.2.2 Analyse**

2.2.2.1 Il est largement reconnu que la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens offre des avantages certains et qu'il faut adapter l'actuel régime de réglementation aux nécessités du 21<sup>e</sup> siècle. Il est aussi reconnu que 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. De l'avis général, l'OACI est l'instance appropriée par laquelle encourager et faciliter une plus grande libéralisation.

2.2.2.2 Un soutien pratiquement unanime est exprimé à l'idée que l'OACI prenne l'initiative, s'inspirant des réalisations passées et des expériences, et lance les travaux d'élaboration d'un accord international destiné à faciliter la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Étant donné les caractères particuliers des besoins et des circonstances de chaque État, l'accord pourrait être signé dans un premier temps par des parties « prêtes et disposées » et être ensuite ouvert à l'adhésion d'autres parties. Un large accord se dégage aussi sur le fait que ce travail devrait tenir compte de l'importance de la sécurité et la sûreté, du principe de réciprocité et de la nécessité de sauvegardes pour permettre une adaptation graduelle et progressive. Il est reconnu aussi que ce travail devrait également tenir compte des expériences régionales en matière de libéralisation, des règles au titre des diverses législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre.

2.2.2.3 La Conférence note la distinction faite entre la décision d'un État concernant l'exigence en matière de propriété et de contrôle de ses compagnies aériennes nationales au titre du droit interne et la possibilité qu'a un État de maintenir ou d'enlever des restrictions sur la propriété et le contrôle de compagnies aériennes désignées d'autres États dans le cadre d'accords bilatéraux de services aériens.

2.2.2.4 Autre point recevant un large appui : il faut encourager les États à continuer de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens par divers moyens existants, y compris l'adoption des critères alternatifs pour la désignation des compagnies aériennes sur la base du « lieu principal d'affaires et de contrôle réglementaire effectif », recommandés par l'OACI. En outre, nombre d'États expriment leur appui à des travaux de l'OACI pour actualiser les orientations dans ce domaine, selon qu'il convient.

### 2.2.3 Conclusions

2.2.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) depuis ATConf/5, les États et l'industrie ont continuellement appelé à une libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens pour pouvoir s'adapter à un environnement économique de plus en plus mondial et compétitif. Malgré la persistance des divergences de vues et des différences entre les approches en matière de réglementation, les avantages de la libéralisation sont de plus en plus reconnus ;
- b) un plus grand nombre d'États sont prêts pour la libéralisation et disposés à adopter une approche flexible pour s'occuper des exigences en matière de désignation des compagnies aériennes dans le cadre d'accords bilatéraux de services aériens. Des progrès considérables ont aussi été accomplis au niveau régional, plusieurs régions ou sous-régions ayant adopté des arrangements pour la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens entre leurs membres respectifs, notamment en permettant des investissements transfrontaliers et des fusions entre compagnies aériennes ;
- c) il y a un accord général sur le fait que chaque État peut choisir sa propre voie et son propre rythme en ce qui concerne la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et que la sécurité et la sûreté demeurent primordiales quelle que soit l'évolution de la réglementation. Il faudrait aussi tenir dûment compte de l'intérêt de toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre. Les États ont utilisé diverses méthodes pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, notamment des approches unilatérales, bilatérales, régionales, plurilatérales et multilatérales ;
- d) l'OACI a élaboré une grande quantité d'orientations destinées à servir aux États dans la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, orientations qui doivent être tenues à jour et qui doivent continuer de répondre à l'évolution des situations et aux besoins des États ;
- e) il y a un appui général et fort à l'idée que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file dans la facilitation d'une plus grande libéralisation et dans la modernisation du cadre réglementaire mondial, y compris l'élaboration d'un accord multilatéral pour faciliter la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens afin de faire face à l'évolution de l'environnement économique et de répondre aux besoins des États en matière de développement efficace et durable du transport aérien ;
- f) l'OACI devrait travailler avec les parties intéressées et les acteurs de l'aviation à l'élaboration de nouveaux cadres de réglementation. Avant qu'un nouveau régime de réglementation à long terme ne soit en place, les États pourraient envisager un certain nombre d'options de libéralisation à court terme proposées pendant la Conférence, par exemple en levant les restrictions inscrites dans les accords bilatéraux sur les services aériens concernant la propriété et le contrôle.

## 2.2.4 **Recommandations**

### **Recommandation 2.2/1 — Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

#### **La Conférence recommande :**

- a) que les États continuent de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des besoins et des circonstances, par divers moyens existants, tels que la levée des restrictions inscrites dans les accords bilatéraux sur les services aériens concernant la propriété et le contrôle et les moyens que recommande l'OACI. Les organisations régionales devraient, en coopération avec l'OACI, jouer un rôle dans la facilitation du processus de libéralisation et dans l'aide aux États à ce sujet ;
- b) que l'OACI continue de promouvoir ses orientations stratégiques relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens. Elle devrait tenir ses orientations stratégiques à jour et adaptées à l'évolution des conjonctures et aux besoins des États ; lorsque c'est nécessaire, l'OACI devrait examiner et élaborer des orientations sur les questions importantes qui pourraient être soulevées à mesure que la libéralisation progresse ;
- c) que l'OACI entreprenne l'élaboration d'un accord international sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des préoccupations de sécurité et de sûreté, du principe de réciprocité, de la nécessité de permettre une adaptation graduelle et progressive, avec des sauvegardes, de la nécessité de tenir compte des expériences régionales, des exigences des diverses législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre ;
- d) que l'OACI fasse participer toutes les parties concernées à l'élaboration de l'accord international et consulte les experts, les États, les acteurs de l'aviation et les organisations intéressées.

-----

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif****2.3 : Protection des consommateurs****2.3.1 Documentation**

2.3.1.1 La Conférence examine le point 2.3 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/5, WP/15 et WP/20 (Secrétariat), WP/70 [Allemagne, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis, Association du transport aérien international (IATA) et l'association internationale du fret aérien (TIACA)], WP/30 (Chili), WP/31 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)], WP/43 (Arabie saoudite, au nom d'un groupe d'États arabes), WP/45 (États-Unis), WP/47 [Membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)], WP/55 [Irlande, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, et autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/68 [IATA, Organisation arabe du transport aérien (AAO), Association des compagnies aériennes d'Asie et du Pacifique (AAPA) et Association du transport aérien d'Amérique latine et des Caraïbes (ALTA)], WP/77 (Afrique du Sud), WP/79 (Singapour), WP/83 (Indonésie), WP/91 [Conseil international des aéroports (ACI)], WP/95 (Brésil), WP/98 (Chine), WP/69 et WP/102 [Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)].

2.3.1.2 La Conférence prend aussi acte des notes d'information suivantes : IP/1 (Secrétariat), IP/7 (Membres de la CLAC), IP/15 (Corée) et IP/21 (Australie).

**2.3.2 Analyse**

2.3.2.1 La Conférence reconnaît de manière unanime la nécessité de protéger les consommateurs de services de transport aérien. Il est noté également qu'une convergence et une compatibilité accrues renforceraient l'efficacité des mesures réglementaires adoptées par les États.

2.3.2.2 Un large appui est exprimé concernant l'idée que l'OACI, en tant que tribune convenant le mieux pour examiner les questions concernant le transport aérien international, devrait jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de principes de base de haut niveau et non prescriptifs sur la protection des consommateurs. Il est admis que, dans l'élaboration de ces principes, il faudra s'efforcer d'atteindre un équilibre adéquat entre la nécessité de protéger les consommateurs et la compétitivité de l'industrie. Il est fait remarquer aussi que ces principes de base doivent laisser aux États une souplesse de mise en œuvre, compte tenu des caractéristiques sociales, politiques et économiques particulières. Informer les consommateurs pour les aider à faire des choix bien fondés sur les aspects clés des voyages aériens a été jugé être un volet important de la protection des consommateurs.

2.3.2.3 Plusieurs États et organisations font observer que l'élaboration des principes de base relatifs à la protection des consommateurs devrait être harmonisée avec les instruments existants, notamment la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, adoptée à Montréal le 28 mai 1999 (à savoir la « Convention de Montréal »). À cet égard, les États qui ne sont pas encore devenus parties à la Convention de Montréal ont été encouragés à le faire.

2.3.2.4 En ce qui concerne la rapidité et l'efficacité de l'élaboration des principes de base relatifs à la protection des consommateurs, des appuis sont exprimés en faveur de la création d'un groupe ad hoc se consacrant uniquement à cette tâche, qui pourrait provenir d'organes existants de l'OACI, tels que le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP). Les experts désignés par les États membres des différentes régions devraient être invités à participer.

2.3.2.5 Étant donné les avantages qu'il y a à fournir des renseignements clairs sur les prix aux usagers des services de transport aérien, il est reconnu qu'il est nécessaire de compter la transparence des prix au nombre des principes de base relatifs à la protection des consommateurs.

2.3.2.6 Des États appuient des mesures visant à améliorer la connectivité du transport aérien et approuvent la coopération en vue de mettre en lumière ce qui peut l'entraver. En ce qui concerne les travaux additionnels que l'OACI doit entreprendre dans ce domaine, en particulier ceux qui visent essentiellement les analyses coûts-avantages, il est fait valoir qu'un complément d'étude est nécessaire, notamment par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et le Groupe d'experts de la facilitation (FALP).

2.3.2.7 L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) informe la Conférence de sa décision d'apporter des ajustements au processus d'élaboration de son projet de convention sur la protection des touristes jusqu'à l'examen des résultats de la Conférence. La Conférence est convenue qu'il faut éviter d'appliquer des ensembles de règles qui diffèrent selon qu'une personne est considérée comme un passager aérien ou comme un touriste, notamment dans les cas de perturbations graves ou de force majeure.

2.3.2.8 Certains États appuient l'idée d'entreprendre ces travaux sans délai afin de permettre l'adoption des premières conclusions à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

### 2.3.3 Conclusions

2.3.3.1 À l'issue de l'examen de la documentation sur la protection des consommateurs et des délibérations qui ont suivi, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) l'importance de protéger les intérêts des consommateurs est reconnue par tous, tout comme la nécessité de convergence et de compatibilité ;
- b) des principes de base relatifs à la protection des consommateurs, portant sur des questions telles que la transparence des prix et l'assistance aux passagers en cas de retard, d'annulation de vol et de refus d'embarquement, ainsi que les personnes handicapées seraient avantageux pour les passagers et pour les exploitants ;
- c) les États devraient être encouragés à adopter la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 ;
- d) les États devraient améliorer la connectivité du transport aérien et œuvrer à mettre en lumière ce qui peut l'entraver ; les États devraient veiller à ce que les données et renseignements sur les passagers dont disposent les autorités gouvernementales, les compagnies aériennes, les aéroports et d'autres sources compétentes soient fournis à l'OACI pour faciliter ces initiatives ;
- e) il est nécessaire d'avoir une approche coordonnée entre les organisations, y compris l'OMT.

#### 2.3.4 **Recommandations**

##### **Recommandation 2.3/1 — Protection des consommateurs**

###### **La Conférence recommande :**

- a) que l'OACI continue de suivre les faits nouveaux en matière de protection des consommateurs et de jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration des orientations de politique, en tenant compte des intérêts des États, de l'industrie, des voyageurs aériens et des autres parties prenantes de l'aviation ;
- b) en particulier, que l'OACI élabore à court terme un ensemble de principes de base de haut niveau non normatifs relatifs à la protection des consommateurs qui assure un équilibre adéquat entre la protection des consommateurs et la compétitivité de l'industrie et qui tient compte des besoins des États pour ce qui est de la souplesse, étant donné leurs différentes caractéristiques sociales, politiques et économiques et que ces principes de base soient harmonisés avec les instruments existants, notamment la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 ;
- c) que, pour favoriser l'élaboration rapide et efficace des principes de base, l'OACI mette sur pied un groupe ad hoc se consacrant uniquement à cette tâche et provenant d'organes existants de l'OACI, tels que le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), notamment les experts désignés par les États ou les organismes régionaux à l'invitation de l'OACI, en vue de faciliter l'élaboration des principes de base de façon efficace et rapide ;
- d) que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file dans la protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien et collabore avec d'autres organisations internationales, y compris l'OMT, dans des domaines d'intérêt commun, en vue entre autres d'éviter les efforts en double ;
- e) que les États encouragent l'adoption et l'application de mesures de protection des consommateurs visant à améliorer la connectivité fournie par le transport aérien ;
- f) que l'OACI prenne les mesures nécessaires, éventuellement par la participation d'organes compétents tels que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et le Groupe d'experts de la facilitation (FALP), en vue de travaux ultérieurs sur des analyses coûts-avantages relatives à la connectivité du transport aérien.

-----

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif****2.4 : Concurrence loyale****2.4.1 Documentation**

2.4.1.1 La Conférence examine le point 2.4 en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/4 (Secrétariat), WP/32 (Émirats arabes unis), WP/39 (Égypte), WP/48 [États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)], WP/51 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/62 (États-Unis), WP/85 (Corée), WP/86 (Corée), WP/90 [Conseil international des aéroports (ACI)], WP/99 [Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)].

2.4.1.2 La Conférence prend également note des documents d'information IP/4 (Irlande) et IP/14 (Corée).

**2.4.2 Analyse**

2.4.2.1 Le principe de l'égalité des chances est inscrit dans la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), dans laquelle les États sont convenus que des services de transport aérien international « peuvent être établis sur la base de l'égalité des chances » et que tous les États « doivent avoir une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transport aérien international ».

2.4.2.2 Diverses questions sont soulevées dans le cadre de l'examen de la question relative à la concurrence loyale. Certains États appellent l'attention sur les défis que doivent relever les petites compagnies aériennes, en particulier celles des pays en développement, qui sont en concurrence avec des transporteurs beaucoup plus gros, défis parfois aggravés par la conclusion de fusions et d'alliances entre compagnies aériennes et l'adoption de mesures unilatérales ou discriminatoires qui empêchent l'égalité des chances. D'autres États mettent l'accent sur l'application non uniforme des lois et politiques en matière de concurrence, y compris des normes relatives à l'octroi de l'immunité antitrust. D'autres encore notent les incidences négatives sur la concurrence des dispositions qui entravent l'accès aux marchés. D'autres enfin font valoir que la libéralisation des marchés doit aller de pair avec des mesures concrètes visant à assurer la loyauté dans la concurrence.

2.4.2.3 Un certain nombre d'États appuient les travaux de l'OACI visant à définir les principes fondamentaux sur la concurrence loyale, à la fois pour permettre une meilleure compréhension de ce qui est juste et de ce qui ne l'est pas et pour indiquer les mesures qu'il convient de prendre pour résoudre les problèmes. Parmi les mesures indiquées figurent l'adoption et l'application effective de lois sur la concurrence qui s'appliquent au transport aérien international et de règles claires et strictes sur les aides publiques, ainsi que l'inclusion de clauses favorisant la juste concurrence dans les accords de services aériens basés sur les modèles de l'OACI. D'autres États font mention de principes de concurrence loyale visant à empêcher le contrôle des marchés par les transporteurs dominants, à assurer un accès équitable à tous les transporteurs, à interdire la discrimination et à mettre fin aux pratiques abusives. Cela dit, quelques États expriment leur désaccord sur la proposition d'énoncer des principes fondamentaux, faisant valoir : a) que les efforts pour parvenir à un consensus sur de tels principes se révéleront infructueux en raison des écarts importants qui séparent les points de vue et les pratiques des États ; b) que les questions de concurrence loyale peuvent être traitées de manière efficace dans les instruments bilatéraux existants et en utilisant les textes modèles de l'OACI ; c) qu'un grand nombre de compagnies aériennes et d'aéroports appartiennent à des États (d'où il découle que les principes fondamentaux allant contre ce fait

seraient contraires au principe de souveraineté des États dans la Convention de Chicago) ; et d) que les principes fondamentaux sur la concurrence loyale pourraient être mal interprétés ou utilisés pour faire obstacle à la concurrence.

2.4.2.4 En dépit de ces différences, la Conférence est largement d'accord sur le fait que la concurrence loyale est un important principe général dans l'exploitation de services aériens internationaux et que les États devraient tenir dûment compte des préoccupations des autres États quand ils appliquent au transport aérien international des lois en matière de concurrence. Un débat s'engage sur la question de savoir si tous les États devraient adopter des lois spécifiques sur la concurrence concernant le transport aérien international. La Conférence convient toutefois que la coopération entre autorités chargées de la concurrence devrait être encouragée afin de favoriser des approches plus compatibles et que l'OACI pourrait jouer un rôle de chef de file pour faciliter ce processus. À ce sujet, les États expriment leur appui à l'élaboration de plus amples orientations de l'OACI sur les questions de concurrence, à l'élaboration par l'OACI d'un recueil des politiques et pratiques en matière de concurrence et à l'organisation par l'OACI d'un forum d'échange entre les autorités chargées de la concurrence pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements (peut-être inspiré de la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens – ICAN, ou parallèle à celle-ci).

2.4.2.5 Sur un sujet différent, il est noté que la concurrence entre les aéroports s'est intensifiée, et l'idée est avancée que cela devrait permettre une « approche réglementaire allégée » en vertu de laquelle les partenaires commerciaux se consulteraient sur des questions telles que les redevances. Un certain nombre d'États sont contre cette idée ; ils soulignent que les autorités de réglementation doivent continuer à exercer une supervision. Il est toutefois noté que l'on pourrait envisager des niveaux différents de supervision réglementaire.

2.4.2.6 Le président, avec l'appui du vice-président, crée un groupe ad hoc pour aider à accélérer les travaux de la Conférence en vue de dégager un consensus sur les différents points de vue exprimés à la réunion. Le groupe ad hoc est composé de représentants des États Membres suivants : Émirats arabes unis, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Indonésie, Irlande et République de Corée.

### 2.4.3 Conclusions

2.4.3.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat tenu sur la concurrence loyale dans le cadre du point 2.4 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) conformément à la Convention de Chicago, la concurrence loyale est un important principe général dans l'exploitation de services aériens internationaux ;
- b) les politiques de l'OACI sur la concurrence sont toujours valables, si on en juge par les pratiques observées, notamment l'inclusion dans les accords de services aériens de clauses types de l'OACI sur la concurrence. L'OACI devrait continuer à suivre l'évolution de la situation et mettre à jour, en tant que de besoin, ses politiques et ses orientations en réponse à l'évolution de l'industrie et des pratiques des États ;
- c) il est reconnu que les États devraient tenir dûment compte des préoccupations des autres États dans l'application au transport aérien international de lois et politiques nationales ou régionales en matière de concurrence et qu'il doit y avoir une coopération entre les autorités chargées de la concurrence, notamment dans le cadre de l'approbation d'alliances et de fusions ;

- d) à ce sujet, l'OACI devrait jouer un rôle de chef de file dans la conception et l'élaboration d'instruments visant à encourager le dialogue et l'échange d'informations entre les autorités concernées, dans le but de favoriser des approches réglementaires plus compatibles. L'OACI pourrait élaborer, par exemple, un recueil détaillé des politiques et pratiques nationales et régionales en matière de concurrence, ainsi qu'un instrument servant de forum pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements.

#### 2.4.4 **Recommandations**

##### **Recommandation 2.4/1 — Concurrence loyale**

###### **La Conférence recommande :**

- a) que les États prennent en considération le fait que la concurrence loyale est un important principe général dans l'exploitation de services aériens internationaux ;
- b) que les États, tout en tenant compte de la souveraineté nationale, élaborent des lois et des politiques en matière de concurrence qui s'appliquent au transport aérien et que, ce faisant, ils prennent en considération les orientations de l'OACI en matière de concurrence ;
- c) que les États tiennent dûment compte des préoccupations des autres États dans l'application au transport aérien international de lois ou de politiques nationales et/ou régionales en matière de concurrence ;
- d) que les États accordent l'attention voulue aux orientations de l'OACI dans les accords de services aériens et dans les règles nationales ou régionales portant sur la concurrence ;
- e) que les États encouragent la coopération entre les autorités nationales et/ou régionales chargées de la concurrence, notamment dans le cadre de l'approbation d'alliances et de fusions ;
- f) que l'OACI élabore des instruments, comme un forum d'échange pour renforcer la coopération, le dialogue et l'échange de renseignements entre les États membres, afin de promouvoir des approches réglementaires plus compatibles en ce qui concerne le transport aérien international ;
- g) que l'OACI élabore un recueil des politiques et pratiques en matière de concurrence qui sont en vigueur aux niveaux national ou régional ;
- h) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne la concurrence dans le domaine du transport aérien international et mette à jour, en tant que de besoin, ses politiques et ses orientations sur la concurrence par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP).

-----

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**  
**2.5 : Mécanismes de protection**

**2.5.1 Documentation**

2.5.1.1 La Conférence examine le point 2.5 en se fondant sur les notes de travail WP/3 (Secrétariat) et WP/63 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)].

**2.5.2 Analyse**

2.5.2.1 Il y a accord général sur le fait que des mécanismes de protection (sauvegardes) sont encore nécessaires dans le processus de libéralisation pour assurer la participation effective et continue de tous les États au transport aérien international, comme le prévoit la Convention de Chicago. Un grand nombre d'États estiment que les orientations de l'OACI à ce sujet sont utiles à l'établissement de politiques et au développement de leur industrie du transport aérien.

2.5.2.2 La Conférence convient de façon quasi unanime que les orientations de l'OACI sur les mesures de protection concernant la participation, l'assurance des services et des aides/subventions publiques, le plan de routes pour les services aériens essentiels et le développement du tourisme ainsi que la prévention des mesures unilatérales restent pertinents et valables, et que l'OACI doit tenir ses orientations à jour et adaptées aux changements et aux besoins des États.

2.5.2.3 Il est largement convenu que, dans les pratiques réglementaires, les États devraient suivre les orientations de politique de l'OACI sur les mesures de protection compte tenu de leurs besoins et de leur situation. L'attention est appelée en particulier sur le point de vue selon lequel les États devraient s'abstenir d'appliquer des mesures unilatérales qui auraient des incidences négatives pour les autres États et nuiraient au développement ordonné, efficace et durable du transport aérien.

2.5.2.4 La Conférence note le point de vue selon lequel les mesures de protection ne devraient pas être utilisées comme des outils pour entraver l'avancement de la libéralisation. Elle note également l'avis selon lequel l'OACI devrait travailler avec les États, les organisations intéressées et les parties prenantes à promouvoir ses orientations et aussi qu'elle devrait consulter les États concernés lorsqu'elle élaborera des orientations sur les mesures de protection.

**2.5.3 Conclusions**

2.5.3.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat tenu sur les mesures de protection dans le cadre du point 2.5 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) dans le processus de libéralisation du transport aérien international, des mécanismes de protection sont encore nécessaires pour certains États en raison de la disparité des niveaux de développement, de la force concurrentielle des transporteurs aériens, des emplacements géographiques et de la nécessité d'assurer la viabilité du développement ;
- b) les orientations élaborées par l'OACI sur les mesures de protection concernant la participation effective au transport aérien international, l'assurance des services et des aides/subventions publiques, les services aériens essentiels et la prévention des

mesures unilatérales continuent d'être pertinentes et devraient être tenues à jour et adaptées aux changements et aux besoins des États ;

- c) dans les pratiques réglementaires, les États devraient tenir dûment compte de l'intérêt commun de la communauté aéronautique ainsi que des préoccupations des autres États. Une attention particulière devrait être donnée aux orientations de politique de l'OACI sur la prévention des mesures unilatérales susceptibles de nuire au développement efficace et durable du transport aérien international.

#### 2.5.4 **Recommandations**

##### **Recommandation 2.5/1 — Mesures de protection**

###### **La Conférence recommande :**

- a) que, dans le processus de libéralisation, les États tiennent dûment compte des principes convenus par la communauté aéronautique dans les différentes instances de l'OACI s'occupant des mesures de protection visant à assurer la participation continue et effective de tous les États au transport aérien international, y compris le principe lié à la nécessité d'accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
- b) que, dans les pratiques réglementaires, les États s'abstiennent d'appliquer des mesures unilatérales qui nuiraient à l'intérêt commun de la communauté aéronautique et au développement efficace et durable du transport aérien international ;
- c) que l'OACI fasse activement la promotion de ses orientations sur les mesures de protection et encourage les États à les utiliser dans leurs pratiques réglementaires et à partager avec l'OACI et avec les autres États leur expérience en matière de libéralisation ;
- d) que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne les mesures de protection et tienne ses orientations à ce sujet à jour et adaptées aux changements et aux besoins des États et, quand cela est nécessaire, qu'elle élabore de plus amples orientations en collaboration avec les États, les organisations internationales et les parties prenantes de l'aviation.

-----

---

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**  
**2.6 : Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international**

**2.6.1 Documentation**

2.6.1.1 La Conférence examine le point 2.6 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/10 (Secrétariat), WP/26 [Bahreïn, au nom de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)], WP/66 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)] et WP/75 [Conseil international des aéroports (ACI) et Association du transport aérien international (IATA)].

**2.6.2 Analyse**

2.6.2.1 De l'avis général, la prolifération des divers droits et taxes frappant le transport aérien a des incidences économiques négatives sur le développement durable du transport aérien et sur la protection du consommateur. La Conférence se dit préoccupée du fait que la prolifération des taxes sorte du cadre actuel des politiques de l'OACI en matière d'imposition du transport aérien international figurant dans le Doc 8632, intitulé *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*.

2.6.2.2 La Conférence confirme que les politiques de l'OACI en matière d'imposition figurant dans le Doc 8632 restent valides et que l'OACI devrait les promouvoir énergiquement. Elle reconnaît également qu'il est utile que les États aient recours, dans des accords bilatéraux, aux arrangements réglementaires facultatifs proposés par le Secrétariat concernant les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'égard des transports aériens internationaux.

2.6.2.3 Selon un avis, les États sont souverains en matière d'imposition et les gouvernements devraient avoir la souplesse nécessaire en ce qui concerne les revenus qu'ils tirent de l'imposition, selon leur situation économique, et le transport aérien ne devrait pas en être dispensé.

2.6.2.4 L'avis est également exprimé que toutes les taxes devraient être justes, équitables et non discriminatoires, et que les États devraient éviter d'imposer des taxes lorsque cela risque de donner lieu à des distorsions du marché. Selon un autre avis, les taxes sont une entrave qui détournent des revenus pouvant être utilisés pour améliorer le système de transport aérien.

2.6.2.5 Les participants appuient en général l'idée que l'OACI, œuvrant avec les organisations intéressées, évalue les incidences économiques des taxes perçues sur les voyages aériens ou prélevées auprès de l'industrie. Il est toutefois fait valoir que c'est aux États qu'il incombe d'établir comment mesurer ces incidences.

**2.6.3 Conclusions**

2.6.3.1 À l'issue de l'examen de la documentation sur l'imposition du transport aérien international (point 2.6 de l'ordre du jour) et des délibérations qui ont suivi, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) ces dernières années, l'industrie du transport aérien a connu une prolifération des différents types de taxes et de droits. Cette tendance, alliée au manque de transparence et à des pratiques discriminatoires à l'égard du transport aérien par rapport à d'autres modes de transport, préoccupe grandement l'industrie et aura un

effet négatif sur le développement durable du transport aérien et, par voie de conséquence, sur le développement économique national, en particulier dans les pays en développement ;

- b) malgré les difficultés financières et politiques auxquelles sont confrontés de nombreux États et les pressions qui s'exercent en conséquence sur les instances de réglementation, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne pour qu'ils acceptent le détournement des taxes perçues, les responsables des politiques et les gouvernements nationaux sont encouragés à examiner des mesures pour aider à améliorer la situation ;
- c) l'OACI a, en matière d'imposition et de redevance d'usage, des politiques claires qui demeurent valides. Les États devraient être instamment priés d'appliquer ces politiques dans leur pratique réglementaire, conformément à la Résolution de l'Assemblée A37-20, Appendices E et F. L'OACI devrait continuer à prendre les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les États à ses politiques sur l'imposition et les redevances d'usage et promouvoir leur application de façon plus énergique.

2.6.3.2 La Conférence note que les États devraient prendre en considération les dispositions réglementaires ci-après, à insérer dans l'article sur l'imposition du modèle d'accord sur les services aériens (MASA), à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

*« .... Chaque Partie s'engage à réduire dans toute la mesure possible et à abolir, dès que sa situation économique le permettra, toutes les formes de taxe de vente ou d'utilisation des transports aériens internationaux, y compris les taxes sur les services non requis pour l'aviation civile internationale ou celles qui peuvent être discriminatoires à son égard. »*

2.6.3.3 Cette clause est une option à utiliser par les États à leur discrétion. Les États peuvent choisir plutôt d'utiliser l'arrangement dans un protocole d'accord ou de consultation, ce qui sera signalé dans les notes explicatives, en parallèle avec la clause de l'article du MASA sur l'imposition.

## 2.6.4 **Recommandations**

### **Recommandation 2.6/1 — Taxes frappant le transport aérien international**

#### **La Conférence recommande :**

- a) que les États appliquent les politiques de l'OACI sur l'imposition dans leur pratique réglementaire, conformément à la Résolution de l'Assemblée A37-20, Appendice E. Étant donné que l'OACI a des politiques claires en matière d'imposition qui sont encore valides, la Conférence recommande que les États veillent à ce que les autorités compétentes chargées de l'imposition suivent ces politiques de manière à éviter de fixer des taxes qui sont discriminatoires à l'égard de l'aviation internationale et qui peuvent nuire à la compétitivité de l'industrie de l'aviation et influencer négativement sur les économies nationales des États ;

- b) que les États évitent la double imposition dans le domaine du transport aérien ;
- c) que l'OACI continue à prendre les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les États à ses politiques sur l'imposition et en encourager l'application de façon plus énergique ;
- d) que l'OACI, en collaboration avec les associations intéressées de l'industrie, mette au point une analyse et des orientations à l'intention des États sur les incidences des taxes et autres prélèvements qui frappent le transport aérien.

-----

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**  
**2.7 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne**

*Note : La Conférence examine ce point en trois parties : a) modernisation du système de l'aviation ; b) financement des fonctions de supervision ; c) gestion de l'infrastructure.*

**a) Modernisation du système de l'aviation**

**2.7.1 Documentation**

2.7.1.1 La Conférence examine le point 2.7 a) en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/19 et WP/21 (Secrétariat), WP/52 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/101 [États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)], WP/88 [Conseil international des aéroports (ACI)], WP/74 [Conseil international des aéroports (ACI), Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et Association du transport aérien international (IATA)].

**2.7.2 Analyse**

2.7.2.1 Les notes de travail du Secrétariat sur la modernisation du système de l'aviation reçoivent un appui général. La Conférence considère que les politiques et orientations actuelles de l'OACI sur les redevances sont pertinentes, y compris celles sur le financement des services aéroportuaires et de navigation aérienne par le biais de redevances d'usage. De nombreux États estiment que de plus amples orientations devraient être produites en ce qui a trait au financement des mises à niveau par blocs (ASBU) des services de navigation aérienne. D'autres États pensent qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer des orientations supplémentaires, jugeant qu'il serait à la fois prématuré et superflu de créer un nouveau manuel sur le financement du système de transport aérien. De plus, il est fait valoir que créer un manuel dans l'intention de compléter les éléments indicatifs existants serait vraisemblablement contre-productif et gênerait les efforts de l'OACI visant à promouvoir l'utilisation des principes de financement clés énoncés dans les orientations actuelles.

2.7.2.2 Il est noté que le futur système de navigation aérienne sera complexe et très coûteux et qu'il sera nécessaire de mettre au point de nouveaux mécanismes de financement. Un appui est exprimé en faveur de l'exécution de travaux sur les incitatifs économiques, sur les concepts « meilleur équipement, meilleur service » et « les plus capables, les mieux servis » et sur des approches basées sur les performances dans une perspective « porte-à-porte ». Certains États sont d'avis que l'OACI devrait élaborer de nouveaux éléments indicatifs sur de telles questions, alors que d'autres estiment qu'il faudrait d'abord évaluer la pertinence des éléments indicatifs récemment mis à jour qui figurent dans le document intitulé *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et des éléments qui seront publiés dans la cinquième édition, à paraître, du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

2.7.2.3 Il y a consensus sur la nécessité de mettre sur pied un groupe de travail multidisciplinaire pour examiner ces questions plus avant, composé de représentants de l'OACI, d'États et de toutes les autres parties intéressées. Il est émis l'avis que ce groupe de travail pourrait, dans un premier temps, chercher à déterminer les paramètres et les définitions des politiques en matière de priorité de service, par exemple, et vérifier l'efficacité de ces politiques. Par la suite, il pourrait se pencher sur la façon dont les politiques pourraient être appliquées en pratique et, enfin, comment elles pourraient être prises en

compte dans les politiques existantes de l'OACI et d'autres éléments indicatifs. Le groupe de travail pourrait présenter ses constatations au Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et au Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) pour qu'ils déterminent si les orientations actuelles peuvent être amendées de manière à incorporer les constatations du groupe de travail et de quelle façon. Il est enfin noté qu'il faut déterminer si de telles pratiques cadrent avec la politique de l'OACI sur la non-discrimination.

### 2.7.3 Conclusions

2.7.3.1 Sur la base de la documentation examinée et du débat qui a suivi sur la modernisation du système de l'aviation, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) les politiques et les orientations de l'OACI sur le financement de l'infrastructure du transport aérien par le biais de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, du préfinancement des projets et de l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) sont encore valides ;
- b) la pertinence des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI récemment mis à jour qui figurent dans le document intitulé *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) devrait être évaluée dans le contexte de la modernisation du système de transport aérien ;
- c) un groupe de travail multidisciplinaire devrait être mis sur pied et chargé d'examiner les défis économiques et opérationnels liés aux mises à niveau des services de navigation aérienne en particulier, et au financement du système de transport aérien en général.

### 2.7.4 Recommandations

#### Recommandation 2.7/1 — Modernisation du système de transport aérien

##### La Conférence recommande :

- a) que les États continuent de mettre en œuvre les politiques et les orientations de l'OACI qui peuvent être appliquées au financement de l'infrastructure de transport aérien au moyen de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ;
- b) que l'OACI, en coopération avec les États, les organisations internationales et l'industrie, mette sur pied un groupe de travail multidisciplinaire chargé d'examiner les difficultés afférentes à la définition de mesures incitatives économiques et opérationnelles, telles que la priorité de service, visant à permettre la concrétisation rapide des avantages des nouvelles technologies et procédures décrites dans les modules de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), pour appuyer des améliorations opérationnelles tout en maximisant la sécurité, la capacité et l'efficacité globale du système, en tenant compte des besoins précis exprimés lors de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) ;

- c) que l'OACI prenne des mesures pour faire mieux connaître et mieux comprendre ses politiques, ses orientations et ses autres indications concernant l'infrastructure de financement et veille à ce qu'elles demeurent pertinentes, à jour et adaptées à l'évolution de la situation.

## **b) *Financement des fonctions de supervision***

### **2.7.5 Documentation**

2.7.5.1 La Conférence examine le point 2.7 b) en se fondant sur les notes de travail WP/7 (Secrétariat) et WP/76 (Bangladesh).

2.7.5.2 La Conférence prend acte aussi de la note d'information IP/12 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol)].

### **2.7.6 Analyse**

2.7.6.1 De nombreux États jugent suffisantes les dispositions de la politique de l'OACI sur les redevances (Doc 9082) qui concernent les fonctions de supervision (à savoir : supervision de la sécurité, supervision de la sûreté et supervision économique). D'autres expriment l'avis que la politique actuelle de l'OACI ne vise que les services d'aéroport et de navigation aérienne, non les fonctions de supervision au niveau de l'État ou au niveau régional. Il est donc suggéré que l'OACI élabore d'autres éléments indicatifs pour prendre en compte les redevances liées à ces fonctions, tout en veillant à ce que ces redevances ne répètent pas celles qui sont déjà appliquées au niveau de l'aéroport ou des services de navigation aérienne.

2.7.6.2 Le débat sur les « redevances de sécurité » qui a eu lieu à la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI est rappelé à la Conférence ; il est noté que l'application de telles redevances doit cadrer avec la politique actuelle de l'OACI en la matière.

2.7.6.3 La Conférence examine à fond une proposition consistant à établir une redevance de sécurité/sûreté de 5 \$ par passager collectée par l'IATA et administrée par la Direction de la coopération technique de l'OACI. Cette proposition est jugée contraire aux principes clés de l'OACI sur l'établissement des redevances, à savoir les principes de relation avec les coûts, de transparence, de non-discrimination et de consultation des usagers. Il est noté que la rentabilité des fonctions de supervision pourrait être réalisée au moyen d'un mécanisme régional (par exemple, l'établissement d'une organisation régionale de supervision de la sécurité/sûreté ou la participation à une telle organisation).

### **2.7.7 Conclusions**

- a) les fonctions de supervision de la sécurité, de supervision de la sûreté et de supervision économique sont une responsabilité étatique. Pour financer ces fonctions, les États peuvent choisir d'utiliser des fonds publics ou des redevances. Cela étant, pour certains États ayant des ressources financières limitées, il n'est pas toujours possible ni pratique d'utiliser les fonds publics ;

- b) les orientations élaborées par l'OACI sur le financement des fonctions de supervision au niveau des aéroports/fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) sont encore pertinentes et devraient être tenues à jour pour être utilisées par les États selon les besoins. Sur la base des politiques de l'OACI sur les redevances, qui sont énoncées dans le document intitulé *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), des orientations supplémentaires ont été élaborées sur le financement de la fonction de supervision de la sécurité au niveau régional par le biais de redevances. Néanmoins, compte tenu des défis liés au financement des fonctions de supervision au niveau national et au niveau régional, d'autres politiques et orientations de l'OACI devraient être élaborées ;
- c) la proposition relative à une redevance fondée sur les passagers destinée à financer les activités de supervision de la sécurité et de la sûreté ne cadre pas avec la politique de l'OACI sur les redevances, notamment les principes de relation avec les coûts, de transparence, de non-discrimination et de consultation avec les usagers.

## 2.7.8 Recommandations

### Recommandation 2.7/2 — Financement des fonctions de supervision

#### La Conférence recommande :

- a) que l'OACI continue à élaborer des éléments indicatifs sur le financement durable des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté au niveau des États tout en surveillant la situation pour ce qui est du financement de la supervision économique, en veillant à ce que le coût de ces fonctions ne soit pas imputé de multiple fois aux usagers ;
- b) que l'OACI examine plus avant les possibilités de mettre en place de nouveaux mécanismes pour assurer le financement durable des fonctions de supervision au niveau national et au niveau régional, y compris des redevances d'usage qui cadrent avec la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), en tenant compte des diverses situations que connaissent les différents États.

#### c) *Gestion des infrastructures*

## 2.7.9 Documentation

2.7.9.1 La Conférence examine le point 2.7 c) de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/6 et WP/9 (Secrétariat), WP/92 (République de Corée), WP/88 [Conseil international des aéroports (ACI)], WP/71, WP/72 et WP/73 [Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)] et WP/99 [Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)].

2.7.9.2 La Conférence prend aussi acte des notes d'information suivantes : IP/2 (Secrétariat), IP/18 (Brésil) et IP/16 (Indonésie).

## 2.7.10 Analyse

2.7.10.1 La Conférence appuie les notes de travail du Secrétariat sur la gestion des infrastructures et reconnaît les avantages que présente la création d'entités autonomes pour exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne. Il y a consensus au sujet des retombées positives d'une bonne gouvernance et d'un processus de consultation véritable, régulier et mutuellement bénéfique entre les fournisseurs et les usagers dans la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne. Il est fait valoir que toutes les parties intéressées devraient participer au processus de consultation, y compris la main d'œuvre.

2.7.10.2 Les résultats de deux enquêtes de l'OACI sur la mise en œuvre des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) sont notés, et il est demandé à l'OACI de continuer à recueillir auprès des États des informations sur le niveau de mise en œuvre des politiques sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, de publier ces informations et de les actualiser régulièrement sous la forme d'un supplément au Doc 9082, ainsi que de suivre les changements dans la commercialisation et la privatisation des aéroports et des ANSP.

2.7.10.3 La Conférence note que les recettes non aéronautiques sont essentielles à la durabilité financière des aéroports et que la majorité des aéroports dans le monde accuse des pertes, la plupart des aéroports dont le trafic est inférieur à un million de passagers n'atteignant pas le seuil de rentabilité.

2.7.10.4 Il est présenté une proposition selon laquelle les aéroports n'auraient pas à utiliser les recettes non aéronautiques pour réduire les redevances par le biais de la « case unique » et qu'ils pourraient conserver ces recettes pour financer de futurs investissements. Certains États appuient la proposition, mais de nombreux autres estiment que les politiques de l'OACI sur les redevances figurant dans le Doc 9082 sont suffisamment souples pour permettre aux États de décider si un aéroport devrait être exploité suivant la méthode de la caisse unique, la méthode de la double caisse ou la méthode hybride. La Conférence est saisie d'une autre proposition faisant valoir que la supervision économique des aéroports devrait être tenue au minimum. Selon un avis, les États devraient veiller à ce que les intérêts des fournisseurs et des usagers soient équilibrés par le biais de la supervision économique, afin de protéger les usagers finals.

2.7.10.5 Pour finir, la Conférence encourage l'OACI à continuer de faire connaître et comprendre à grande échelle ses politiques sur les redevances d'usage et ses autres éléments indicatifs.

## 2.7.11 Conclusions

2.7.11.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) l'expérience acquise au niveau mondial indique que là où les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) sont exploités par des entités autonomes, leur situation financière globale et l'efficacité de leur gestion se sont généralement améliorées, qu'une bonne gouvernance et une performance de référence ont permis de renforcer les performances, et que le secteur privé a été essentiel au développement de l'infrastructure des aéroports et de la navigation aérienne dans le monde entier ;

- b) comme en témoignent les réponses aux deux enquêtes de l'OACI, les recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) de 2008 ont été mises en œuvre dans la plupart des États qui ont répondu à l'enquête ; toutefois, il y a lieu d'améliorer le taux de mise en œuvre de certaines recommandations ;
- c) les recettes non aéronautiques sont indispensables à la durabilité financière des aéroports du monde entier ;
- d) les politiques de l'OACI sur les redevances, qui figurent dans le document intitulé *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), sont suffisamment souples pour permettre aux États de décider si un aéroport devrait appliquer la méthode de la caisse unique, la méthode de la double caisse ou la méthode hybride ;
- e) pour que les relations et les consultations avec les usagers soient mutuellement bénéfiques, il faut appliquer certains principes, processus et outils fondamentaux, et le *Guide de la gestion de la relation clients* de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) pourrait servir de document de référence.

#### 2.7.12 **Recommandations**

##### **Recommandation 2.7/3 — Gestion des infrastructures**

###### **La Conférence recommande :**

- a) que les États envisagent de créer des entités autonomes pour l'exploitation des aéroports et des ANSP, en tenant compte de leur viabilité économique ainsi que des intérêts des usagers et d'autres parties intéressées, et qu'ils veillent à ce que les recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) soient mises en œuvre ;
- b) que les États favorisent des performances de qualité en matière de services de navigation aérienne par le biais de la bonne gouvernance ;
- c) que l'OACI prenne toutes les mesures pertinentes pour faire connaître et comprendre à grande échelle ses politiques sur les redevances d'usage et ses éléments indicatifs concernant la gouvernance, la propriété, le contrôle et la gestion des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), et qu'elle veille à ce qu'ils demeurent pertinents et à jour, et qu'ils puissent être adaptés aux faits nouveaux ;
- d) que l'OACI continue de suivre les changements dans la commercialisation et la privatisation des aéroports et des ANSP, de recueillir auprès des États des informations sur le niveau de mise en œuvre des politiques sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, de publier ces informations et de les actualiser régulièrement sous la forme d'un supplément au Doc 9082.

-----

---

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**  
**2.8 : Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI**

**2.8.1 Documentation**

2.8.1.1 La Conférence examine le point 2.8 en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/16 et WP/24 (Secrétariat), WP/61 (États-Unis), WP/27 [présentée par le Bahreïn au nom de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)], WP/42 (présentée par le Maroc au nom d'un groupe d'États arabes), WP/63 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)] et WP/99 (Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)).

2.8.1.2 La Conférence a également pris en compte la note d'information IP/17 (Brésil).

**2.8.2 Analyse**

2.8.2.1 La Conférence reconnaît à l'unanimité le rôle de chef de file de l'OACI dans la réglementation économique du transport aérien international et l'élaboration d'orientations de politique complètes. Les États indiquent qu'ils appuient les activités de l'OACI en ce qui concerne l'actualisation, l'amélioration et la promotion de ses politiques, orientations et autres documents concernant la réglementation économique. Les participants appuient en général l'idée qu'il faut garder actuels les principes, politiques et orientations de l'OACI, et que ceux-ci doivent pouvoir être adaptés aux faits nouveaux et aux besoins des États. Ils appuient également l'idée que l'OACI continue de faire connaître ses politiques et qu'elle recherche des moyens d'en rehausser le statut afin que les États les utilisent et s'y conforment davantage.

2.8.2.2 En ce qui concerne une éventuelle nouvelle Annexe à la Convention de Chicago, il n'y a pas eu jusqu'ici de consensus sur son élaboration. Il a toutefois été généralement reconnu qu'une telle Annexe serait utile pour renforcer la mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI. Selon un avis, la nouvelle Annexe pourrait porter atteinte à la souveraineté des États et mal cadrer avec les besoins qu'ont les États de libéraliser le transport aérien à leur rythme. La nature différente des normes et pratiques recommandées (SARP) adoptées dans le domaine technique et des orientations de l'OACI dans le domaine du transport aérien est également mentionnée. D'autres États appuient l'idée de créer une nouvelle Annexe, mais ils estiment qu'une telle entreprise demande un examen plus poussé. De nombreux délégués souhaitent que cette question soit examinée conjointement par l'OACI et les États en vue de mener des analyses sur la portée et la teneur d'une nouvelle Annexe.

2.8.2.3 La Conférence est convenue à l'unanimité de la nécessité d'établir des priorités pour les travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Différents avis sont exprimés concernant les aspects pratiques d'une telle priorisation. Certains États estiment que la Conférence, dans ses délibérations précédentes, a défini comme prioritaires les domaines suivants : accès au marché, propriété et contrôle des transporteurs aériens, concurrence loyale et protection des consommateurs ; d'autres font valoir que les questions du financement de l'infrastructure et de l'imposition devraient également être considérées comme des priorités, rappelant que tous les points à l'ordre du jour de la Conférence ATConf/6 sont d'égale importance et interreliés. Il est fait valoir que ces priorités devraient être définies en fonction de l'utilité, des contraintes de temps, de la complexité des tâches et des ressources disponibles. Il est convenu pour finir que le transport aérien est une priorité pour l'Organisation et que le nouvel Objectif stratégique de l'OACI, intitulé Développement économique du transport aérien, est aussi important que tous les autres Objectifs stratégiques de l'OACI.

2.8.2.4 Il est fait remarquer aussi qu'il n'y a pas eu de priorisation durant la douzième Conférence de navigation aérienne (ANConf/12) et la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS). Afin d'aider l'OACI dans cette priorisation, il est proposé de diffuser une lettre aux États demandant des avis sur cette question. La proposition n'a pas été jugée réaliste, compte tenu du peu de temps qui reste avant la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

2.8.2.5 Pour finir, il est rappelé aux participants que selon les procédures de l'OACI, les priorités pourraient être définies par le Conseil de l'OACI.

2.8.2.6 La Conférence délibère sur une proposition visant à élaborer un mécanisme d'arbitrage électronique pour le règlement des différends dans la législation nationale, mais la proposition ne reçoit pas d'appui.

2.8.2.7 Selon un avis, l'OACI devrait reconnaître dans ses éléments indicatifs les intérêts des travailleurs de l'aviation.

### 2.8.3 Conclusions

2.8.3.1 Sur la base de la documentation et de ses délibérations sur la mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI dans le cadre du point 2.8, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) le transport aérien est une priorité, déjà reconnue par le Conseil, qui a adopté un nouvel Objectif stratégique : Développement économique du transport aérien. Il est incontestable que l'OACI joue un rôle de chef de file dans la réglementation économique du transport aérien international et dans l'élaboration d'orientations de politique complètes pour aider les États à créer un environnement réglementaire favorable au développement durable du transport aérien qui soit avantageux pour toutes les parties prenantes ;
- b) les politiques et éléments d'orientation de l'OACI sur les aspects économiques de la réglementation du transport aérien international demeurent pertinents, mais ils doivent être gardés à jour et pouvoir être adaptés aux faits nouveaux ainsi qu'aux besoins des États et des parties prenantes de l'aviation ;
- c) il faut que l'OACI, en coopération avec l'industrie, veille à faire largement connaître ses politiques et à en améliorer la mise en œuvre, et qu'elle renforce l'utilisation de ses éléments indicatifs sur la réglementation économique ;
- d) il faut que l'OACI mène des analyses sur la portée et la teneur d'une éventuelle Annexe à la Convention de Chicago portant sur le développement économique durable du transport aérien et que, conjointement avec les États, elle se penche sur l'utilité et la faisabilité d'une telle Annexe, y compris en recherchant d'autres solutions acceptables.

#### 2.8.4 **Recommandations**

##### **Recommandations 2.8/1 — Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI**

###### **La Conférence recommande :**

- a) que les États reconnaissent l'importance et la pertinence des politiques et des orientations de l'OACI et en tiennent dûment compte dans leurs activités de réglementation ;
- b) que les États s'efforcent de tenir leurs engagements relatifs au respect des dispositions des résolutions de l'Assemblée sur le transport aérien ;
- c) que les États soient encouragés à incorporer à leur législation, règles et règlements nationaux et à leurs accords sur les services aériens les principes, politiques et orientations de l'OACI ;
- d) que l'OACI continue de promouvoir ses orientations de politique sur la réglementation économique du transport aérien international et qu'elle encourage les États à reprendre ces orientations dans leurs activités de réglementation ;
- e) que l'OACI veille à ce que ses politiques, orientations et autres éléments relatifs à la réglementation économique demeurent pertinent et à jour et puissent être adaptés aux faits nouveaux et aux besoins des États ;
- f) que l'OACI, en coopération avec les États, continue d'envisager des moyens supplémentaires de rehausser le statut de ses politiques relatives au développement économique durable du système de transport aérien et qu'elle évalue la valeur d'une éventuelle nouvelle Annexe à la Convention de Chicago sur le développement économique durable du transport aérien ou de toute autre solution acceptable ;
- g) que l'OACI établisse des priorités pour ses travaux futurs dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien sur la base des Recommandations de la Conférence.

-----



**Allocution d'ouverture de Monsieur Roberto Kobeh González, Président du Conseil  
de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à la séance d'ouverture  
de la sixième Conférence mondiale de transport aérien**

**(Montréal, le 18 mars 2013)**

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 aéronefs 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<sup>e</sup> 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 soigneusement.

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 entre 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.

-----

**Allocution de Monsieur T. Rifai, Secrétaire général  
de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) à la séance d'ouverture  
de la sixième Conférence de transport aérien**

**(Montréal, le 18 mars 2013)**

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.

-----

**Allocution de Madame K. Macaulay, Présidente du Comité du transport aérien (ATC)  
à la séance d'ouverture de la sixième Conférence mondiale de transport aérien**

**(Montréal, le 18 mars 2013)**

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<sup>e</sup> 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 !

-----



**Observations finales du Président de la Conférence ATConf/6****(Montréal, le 22 mars 2013)**

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.

-----

### Liste des Participants

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

### ÉTATS MEMBRES/NOMS/FONCTION AU SEIN DE LA DÉLÉGATION

<b>AFGHANISTAN</b>		Laouar, A.	D
Natiq, Y.	D	Rimouche, N.	D
<b>AFRIQUE DU SUD</b>		<b>ALLEMAGNE</b>	
Mdladlana, M.	CD	Reichle, G.	CD
Chikunga, L.S.	SCD	Goehr, A.	CCD
Brightness Khoza, G.N.	D	Bartkowski, M.	D
Elon, N.V.	D	Grutter, R.	D
Godwin, N.B.	D	Hoppe, L.	D
Hay, D.	D	Lindner, H.	D
Legodi, M.K.	D	Mendel, J-W.	D
Mabaso, L.	D	Mildenberger, T.	D
Maeko, A.V.	D	Monning, R.	D
Maseko, Z.F.	D	Schwierczinski U.	D
Ndaba, T.	D	Wisberg, W.	D
Ndlovu, S.	D		
Peege, B.	D	<b>ANGOLA</b>	
Richman, A.	D	Rosas, C.	CD
Rockman, N.N.	D	Junior Jacinto, M.	D
Seedat Asruf, A.A.	D	Rosa, M.	D
Tharage, N.V.	D		
Van Schalkwyk, M.C.	D	<b>ARABIE SAOUDITE</b>	
Vorster, S.	D	Jamjoom, M.A.	CD
Zweigenthal, C.	D	Alaufi, A.H.	D
		Albalawi, B.	D
<b>ALBANIE</b>		Almoghraby, A.	D
Hyseni, H.	CD	Bazhair, M.	D
Bloomfield, H.	D	Fallatah Yarub, B.O.	D
		Kabli Talal M.B.	D
<b>ALGÉRIE</b>		Nadrah Essam, J.N.	D
Ben Amara, I.	CD		
Benchemam, M.	D	<b>ARGENTINE</b>	
Boultif, M.S.	D	Rodríguez Grellet, A.	CD
Kechacha, N.	D	Tamburelli, P.	CD

De Arzuaga Pinto, H.	D	<b>BÉNIN</b>	
González, D.R.	D	de Souza, A.J.M.	D
González, R.O.	D	Houndeton, N.	D
Luongo, N.E.	D	Iyani, B.B.	D
Tagino, G.I.	D		
<b>ARMÉNIE</b>		<b>BOLIVIE</b>	
Yegonian, A.	D	Coimbra Busch, L.	CD
		Jacob Escalante, M.	D
		Urrutia Plaza, J.	D
		Vega Guzman, M.	D
<b>AUSTRALIE</b>		<b>BOSNIE-HERZÉGOVINE</b>	
Borthwick, S.	CD	Ratkovica, D.	CD
Lucas, S.	SCD	Micic, M.	D
Macaulay, K.	SCD		
Tiede, A.H.R.	D	<b>BOTSWANA</b>	
Wheelens, A.J.	OBS	Thebe Tsaone, R.	CD
Bollard, J.R.	C	Morekisi, G.	SCD
Mallett, I.	D	Kebede Eyob, E.	D
<b>AUTRICHE</b>			
Gehrer, S.	CD	<b>BRÉSIL</b>	
Binder, F.	SCD	Pacheco Dos Guarany, M.	CD
Schleifer-Heingärtner, C.	D	Bertolino, A.	D
		Bezerra, R.	D
<b>AZERBAÏDJAN</b>		Botelho De Queiroz, J.R.	D
Guliyev, F.	CD	Catanant, R.	D
Baghirzada, E.	D	Cavalcante, A.P.	D
Habibzade, E.	D	Crema, D.	D
<b>BAHREÏN</b>		Da Cruz, L.	D
Alshamalan, I.M.	CD	Dalcolmo, B.	D
Riadh, K.H.	CCD	De Andrade, J.	D
		De Macedo Rebouças, A.A.	D
<b>BANGLADESH</b>		Figueiredo, R.	D
Chakraborty, P. K.	D	Jardim, P.	D
Chowdhury, K.A.	D	Medeiros, N.	D
Haque, D.M.	D	Silva, R.	D
Hussain, M.	D	Taunay Filho, J.	D
Islam, N.	D	Vieira, J.L.	D
Shameem, M.	D		
<b>BELGIQUE</b>		<b>BRUNÉI DARUSSALAM</b>	
Durinckx, F.	CD	Lim Kee, A.	CD
Fitzpatrick, D.	D	Ahmad, H.	D
Ledur, D.	D	Dato Aminudin, Z.	D
Robert, G.	D	Matzan, S.	D
		Suziyati, H.	

<b>BULGARIE</b>		Mackeigan, M.	D
Dimitrov, V.	CD	Neubauer, F.	D
Nikolova-Boteva, T.	D	Reble, D.	D
Rachev, A.	D	Redah, G.	D
		Stacey, C.	D
		Thachet, J.	D
<b>BURKINA FASO</b>			
Ouedraogo, J.B.	CD		
Sawadogo, A.	SCD	<b>CAP-VERT</b>	
Dieguimde, M.	D	Brazao Leao Monteiro, C.A.	CD
Zeba/Traore, L.	D	Medina Americo, F.	D
		Monteiro, C.	D
		Pinheiro Pires De, O.A.	D
<b>CAMBODGE</b>			
Mao, H.	CD		
Kunakor, S.	CCD	<b>CHILI</b>	
		Alarcón, J.F.	CD
<b>CAMEROUN</b>		Binder, J.R.	SCD
Nkili, R.	CD	Espinoza, C.	D
Azoh-Mbi, S.	D	Lisboa, Á.	D
Bekolo Ahandza, E.M.	D	Novoa, G.	D
Bobuin Bisiya, W.A.	D	Ortiz Acheritogaray, F.P.	D
Boertien, M.	D	Sepúlveda, L.J.	D
Edou Mvelle, A.R.	D	Silva Duncan, S.	D
Elessa, G.	D		
Kamhoua, T.	D	<b>CHINE</b>	
Labarang, A.	D	Xia, X.	CD
Ndum Fidelis, N.	D	Bai, W.	D
Ongolo Zogo, V.	D	Chan Weng, H.S.	D
Onguetou, M.P.	D	Chen, M.	D
Owona Assoumou, T.	D	Ding, C.	D
Tankam, P.	D	Freitas Gomes, M.C.	D
Zoa Etundi, E.	D	Lam Wai, S.P.	D
		Lei Ka, W.N.	D
<b>CANADA</b>		Li Kwok-Chu, R.	D
Rioux, M.	CD	Liang, N.	D
Jones, W.-A.	SCD	Ma, T.	D
Allen, M.	D	Nan, L.	D
Bellem, N.	D	Ng Shung, C.C.	D
Chaulk, D.	D	Shi, B.	D
Constantin, R.	D	Shum, Y.-L.	D
Cuenco, P.	D	Sun, Y.	D
Damours, R.	D	Tai, F.	D
Delisle, M.	D	Tsang, Y.P.	D
Eamon, G.	D	Wu Chia, C.D.	D
Jager, E.	D	Xiao, J.	D
Kaduck, R.	D	Xu, Q.	D
Lalumiere, O.	D	Yang, W.	D
Lee, V.	D	Zhang, Q.	D
Loken, M.	D		

**COLOMBIE**

Sancllemente Alzate, A. CD  
 Palomino Pineda, J. SCD  
 Bejarano, C. D  
 Garcia, L. D  
 Muñoz Gómez, A. D  
 Mantilla Moncaleano, M.S. D  
 Rios Ospina, H.H. D

**CONGO**

Dzota, S.F. CD  
 Gassackys Ferréol, C.P. CCD  
 Badila, M. D  
 Makaya Batchi, B. D  
 Okondza Azouangoli, H. D

**COSTA RICA**

Vargas, J. D

**CÔTE D'IVOIRE**

Coulibaly, S. D  
 Silue, S. C

**CUBA**

Cordero Puig, A. CD  
 Acosta Ortiz, J. D  
 Castillo De La Paz, J.F. D  
 Nevot González, O. D  
 Nieves, R. D  
 Ruiz Rodriguez, Y. D  
 Vásquez González, M. D  
 Vinas Valdés, N. D

**DANEMARK**

Ludvigsen, K. CD  
 Larsen, K.L. CCD  
 Remmer, N. CCD  
 Geirhovd, R. D  
 Saxe, T. D

**ÉGYPTE**

Elzain, S. D  
 Ibrahim, A. D  
 Mahmoud Abdallah, I.H. D  
 Metwally, M. D  
 Sherif, M. D

**ÉMIRATS ARABES UNIS**

Al Suwaidi, S.M. CD  
 Bin Ghaleb, O. SCD  
 Al Hamili, A. D  
 Al Hosani, H. D  
 Al Hosany, A. D  
 Al Ketbi, M. D  
 Al Khamis, A. D  
 Al Qubaisi, A.M. D  
 Al-Akram, M. D  
 Ali Sultan Al Kaabi, R. D  
 Baker, M.A. D  
 Basse, C. D  
 Bin Hareb Al Muhairi, L. D  
 Broz, D. D  
 Bu-Thani, M. D  
 Hooper, P. D  
 Kaabi, A. D  
 Kankazar, S.A. D  
 Kiadi, S. D  
 Nawinne, R. D  
 Piera Valdés, A.J. D  
 Salazar, J.C. D

**ÉQUATEUR**

Terán, A. CD  
 Arellano, I. CCD  
 Carrera, L. D  
 Lara, M.T. D  
 Patras, A. D  
 Soto, F. D  
 Yerovi, R. D

**ESPAGNE**

Arias, A.L. CD  
 Aguado, V.M. SCD  
 De Castro A. B. D  
 Herrero, J. D  
 Maestre Moreno, I. D

**ÉTATS-UNIS**

Kurland, S. CD  
 Urs, K. SCD  
 Albright, W. D  
 Bailey, R. D  
 Bethke, C. D  
 Finston, M. D  
 Glatz, K. D

Homan, T.M.	D	Gerard, C.	D
Kiser, J.H.	D	Lansman, P.	D
Nezer, G.	D	Orus, S.	D
Peterson, D.	D	Pape, P.	D
Podberesky, S.	D	Risse, E.	D
Smith, E.	D	Théoleyre, F.	D
Wharff, J.	D	Wachenheim, M.	D
Woerth, D.	D	Zizi, F.	D
		Timsit, L.	C
<b>ÉTHIOPIE</b>		<b>GABON</b>	
Wosenyeleh, H.	CD	Biye, E.J.D.	CD
Teferra, M.	SCD	Bemengue, S.	D
Endeshaw, Y.	D	Epeme, R.	D
Mekonnen, T.	D	Mabignath, S.	D
Yissehak, Z.	D	Mamfoumbi, N. A.	D
		Matsoungou, J.-P.	D
<b>FÉDÉRATION DE RUSSIE</b>		Oyinamono, D.	D
Novgorodov, A.A.	CCD	Pambault, E.B.	D
Batalov, A.	D		
Burkot, A.	D	<b>GAMBIE</b>	
Khvostunkov, A.	D	Cham, B.	D
Korovkin, V.	D	Manga, E.S.	D
Korsakov, A.A.	D	Nying, C.	D
Kruglov, A.	D		
Malikova, N.	D	<b>GÉORGIE</b>	
Malyshev, Y.	D	Latsabidze, A.	CD
Papoyan, A.	D	Markozia, K.	D
Pastukhov, V.	D		
Saakyan, L.	D	<b>GHANA</b>	
Savina, G.	D	Kwame, M.V.	CD
Sharomova, V.	D	Allotey, S.C.M.	D
Subbotin, D.V.	D	Amaleboba, P.	D
		Amedior, J.Q.	D
<b>FIDJI</b>		Blankson, G.K.	D
Sharma, S. N.	CD	Cofie, F.	D
Lagicere, A.G.	D	Hanson, A.C.	D
Mani, R-A.E.	D	Hoffman, C.	D
		Hugh-Tamakloe, E.B.	D
<b>FINLANDE</b>		Obeng-Koranteng, K.	D
Tupamaki, M.	CD	Sey, F.	D
Skjäl, J.	D	Smith, C.P.	D
Vuokila, S.	D	Tackie-Komme, J.	D
		Valis-Akyianu, S.	D
<b>FRANCE</b>		<b>GRÈCE</b>	
Schwach, P.	CD	Damianakis, E.	CD
Bissauge, P-Y.	SCD	Andritsou, I.	D
Assice, J.	D		
Buttin, T.	D		

Vlachou, A.	D	<b>INDONÉSIE</b>	
Zarkadas, S.	D	Susantano, B.	CD
		Amir, E.	D
<b>GUATEMALA</b>		Bakti, H.	D
Montufar, L.O.	CD	Chandra, D.A.	D
Garzaro Mendez, R.	CCD	Demosta, N.B.	D
Menez Solis, J.A.	D	Firmantoro, D.	D
Rosales Salaverría, H.A.	D	Hardianti, M.D.	D
		Iskandar, Y.	D
<b>GUINÉE</b>		Khusnu, M.	D
Keita Elhadj, D.	CD	Kristanto, K.	D
Cisse, O.	D	Masri, S.	D
Keita, K.	D	Mayrianti, C.	D
Sow, B.	D	Murjatmodjo, D.	D
Thiam Sekou, O.	D	Nadir, S.U.	D
		Pamurahrarjo, H.	D
<b>GUINÉE-BISSAU</b>		Parto, S.K.	D
Nabiam, N.	CD	Pertiwi, S.	D
Corobum, D.A.	D	Ramon, A.	D
		Ratmono, S.	D
<b>GUINÉE ÉQUATORIALE</b>		Samad, A.	D
Miko Angue, M.T.	CD	Sari, F.E.	D
Abeso Fuma, F.	D	Soebagio, A.	D
		Suebu, F.	D
<b>GUYANA</b>		Sumiarsa, E.A.	D
Sulaman, S.	CD	Wardhaya, T.	D
		Weber, L.J.	D
<b>HAÏTI</b>		Wibawa, H.	D
Flambert, J.M.	CD	Wiharsoyo, Y.	D
Descollines, J.D.	SCD		
Franck, A.	D	<b>IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')</b>	
		Shahbazilar, H.	CD
<b>HONGRIE</b>			
Szokmáry, I.	CD	<b>IRLANDE</b>	
Bárdos Pál, P.	D	Fearon, J.	CD
Sipos, A.	D	Curran, N.	D
		Fitzpatrick, D.	D
<b>INDE</b>			
Mishra, A.	CD	<b>ISLANDE</b>	
Bhave, Y.	D	Maack, P.K.	CD
Dutta, S.	D	Sigurdartottir, H.S.	SCD
Harbola, A.K.	D	Alvarsson, K.	D
Manokaran, R.	D	Olafsdottir, I.	D
Seshadri, S.	D		
Sukul, P.N.	D	<b>ISRAËL</b>	
Zaidi, N.	D	Romm, G.	CD
		Don-Yehiya, I.	D
		Lion, J.	D

Melchior, A.	D	Aroni, E.N.	D
Subissati, P.	D	Awori, M.	D
		Bodo, N.	D
<b>ITALIE</b>		Karume, L.	D
Quaranta, A.	CD	Mwakio, B	D
Bardaro, A.	D	Wakiaga, P.	D
De Laurentis, M.	D		
Giannini, G.	D	<b>KIRGHIZISTAN</b>	
Gueli, C.	D	Imanaliyevich Sultanov, K.	CD
Lacriola, G.	D	Abdykadyrovich Nazarov, M.	D
Laschena, G.	D		
Padula, E.	D	<b>KOWEÏT</b>	
Sezzi, I.	D	Alzamel, N.	CD
		Al-Buloushi, N.	D
<b>JAMAÏQUE</b>		Alkoot, S.	D
Derby, O.	CD	Alrajhi, A.	D
Gordon, M.	D		
Haven, W. B.	D	<b>LESOTHO</b>	
Hepburn, M.	D	Sesinyi, M.	CD
Simpson, V.	D	Dlangamandla, T.	D
		Mahlatsi Mamoholi, M.	D
<b>JAPON</b>		Mofubelu, P.	D
Iizuka, A.	CD	Morojele, P.	D
Furuhata, M.	D		
Koda, T.	D	<b>L'EX-RÉPUBLIQUE YUGOSLAVE</b>	
Komicha, M.	D	<b>DE MACÉDOINE</b>	
Nakamura, E.	D	Mojsoski, D.	CD
Ohara, E.	D	Andonova, E.	D
Sakai, T.	D		
Umezawa, D.	D	<b>LIBAN</b>	
Yoshioka, W.	D	El Haiby, D.	CD
		Chaouk, H.	OBS
<b>JORDANIE</b>			
Abu Hmaidan, K.A.	CD	<b>LIBYE</b>	
Tarawneh, B.	D	Sayeh, M.	CD
Akleh, A.	D	Shaebelain, N.	CD
		Mohamed Naser, I.A.	D
<b>KAZAKHSTAN</b>		Mohamed, M.	D
Bekturov, S.	CD		
Bekturov, A.	D	<b>LITUANIE</b>	
Kuttykadam, A.	D	Veitas, V.	CD
		Danilevicius, V.	D
<b>KENYA</b>		Zegunytyé, V.	D
Nabukwesi, S.	CD		
Kioko, H.	SCD	<b>MADAGASCAR</b>	
Achapa, D.	D	Razafy, R.J.	CD
Adan, M.	D	Mansour S. M.	
Arika, V.	D	Voahangy, R.	M

<b>MALAISIE</b>			<b>NÉPAL</b>	
Azharuddin, D.	CD	Ghimire, S.	CD	
Ahmad, Z.	D	Acharya, S.	SCD	
Heng, L.Y.	D	Chitrakar, R.	D	
Mazlan, M.R.	D	Pokharel Rajan	D	
Tay, S-H.	D	Rawal, M.S.	D	
		Chhetryy, R.K.	C	
<b>MALDIVES</b>			<b>NICARAGUA</b>	
Faizal, I.	CD	Salazar Sánchez, C.	CD	
Rasheed, A.	D	Aráuz Betanco, E.	CCD	
<b>MALI</b>			<b>NIGER</b>	
Maiga, I.S.	CD	Bonilla Vilchez, C.	D	
Khadidjathe, C.T.	D	Lemus Carrión, E.	D	
Coulibaly, T.A.	D	Real Sequeira, C.	D	
<b>MAROC</b>			<b>NIGÉRIA</b>	
Lakhel, N.	CD	Amadou Seydou, Y.	CD	
Boulmane, A.	D	Aoua, B.	D	
Khamlichi, B.	D	Halidou, M.	D	
Lahboubi, A.	D	Ibrahima, S.	D	
Mansour, M.	D	Madougou Ba, O.	D	
Mezhar, M.	D	Sidibé, F.	D	
Mohamed, M.	D	Yacouba, I.	D	
Moumni Hicham, A.	D			
<b>MAURICE</b>			<b>NIGÉRIA</b>	
Appadu, T.	CD	Maduekwe, O. U.	CD	
		Adegorite, O.A.	D	
<b>MEXIQUE</b>			<b>NIGÉRIA</b>	
Retana Rozano, S	CD	Ajagbe, Y.	D	
Chavez López, U.	D	Alawani, P.O.	D	
Méndez Mayora, D.	D	Aliu, O.B.	D	
Rosas Torres, M.F.	D	Ene-Ita, A.	D	
Valle Álvarez, D.M.	D	Musa, H.	D	
		Naibi, M.	D	
<b>MONGOLIE</b>			<b>NIGÉRIA</b>	
Sengee, B.	CD	Odugbesan, B.	D	
Dorj, E.	D	Okoronkwo, P.I.	D	
Ganbaatar, N.	D	Osiagwu, J.	D	
Orgodol, E.	D	Ozonwanji, M.O.	D	
		Wariya, J.	D	
<b>MOZAMBIQUE</b>			<b>NORVÈGE</b>	
Pinto, A.	CD	Nodeland Stein, E.	CD	
		Aalstad, H.	D	
<b>NAMIBIE</b>			<b>NORVÈGE</b>	
Simana, A.	CD	Ek, O.	D	
Limbo, C.	D	Geirhovd, R.	D	
		Hanssen, A.-K.	D	
		Koefoed, K.	D	
		Kolstad, P.	D	

Ovre Tomm, A.	D	Sotomayor Yalán, D.E.	D
Skaar Knut, M.	D	Vojvodic Vargas, W.M.	D
Slettvoll, A.S.	D		
<b>NOUVELLE-ZÉLANDE</b>		<b>PHILIPPINES</b>	
Mathews, M.	CD	Ferrer Neil, F.R.	CD
Mcdonnell, N.	D	Lotilla, J.P.	CD
Van de Geer, S.	D	Arcilla, C.	D
Ward, K.	D	Badiola, B.	D
<b>UGANDA</b>		<b>POLOGNE</b>	
Namono Daisy	CD	Olowski, P.	CD
Twijuke, J.W.K.	SCD	Polkowska, M.	CCD
Kagoro, J.T.	D	Zagrajek, P.	D
Kanyunyuzi, J.	D	<b>PORTUGAL</b>	
Muneeza, S.	D	Trinda de Santos, L.	CD
Ruhesi, R.	D	Demée De Brito, F.	SCD
<b>PAKISTAN</b>		Soares, P.	SCD
Khan, M.Z.	CD	Faleiro, M.H.	D
Chachar, M.U.	D	<b>QATAR</b>	
Ghayas, K.	D	Alnoaimi, A.	CD
<b>PANAMA</b>		Al-Haroon, S.	SCD
Vergara, I.	CD	Al-Hajri, M.F.	D
<b>PARAGUAY</b>		Heereman, R.	C
Viveros de Bazan, M.L.	CD	<b>RÉPUBLIQUE DE CORÉE</b>	
Caballero Canisa, H.R.	D	Park, M.-S.	CD
Colman, H.	D	Ahn, S.	D
Torres de Rodríguez, A.	D	Bae, J.	D
Galeano Marten, J.	D	Choi, D.	D
Recalde, R.	D	Hwang Sung, Y.	D
Rojas, A.	D	Jeong, J.	D
<b>PAYS-BAS</b>		Jung Ji, Y.	D
De Groene, P.	CD	Kang Dae, K.	D
De Jong, H.	D	Kang, M.	D
De Jonge, W.	D	Kim, J-I.	D
Mauritz, J.	D	Lee, G.-Y.	D
Mendes de Leon, P.	D	Lee, N.	D
Pel, N.	D	Lee Yeong, H.	D
<b>PÉROU</b>		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
		Park Won, S.	D

<b>RÉPUBLIQUE DÉMOCRATRIQUE DU CONGO</b>		<b>SÉNÉGAL</b>	
Muaka Mvuezolo, H.	CD	Hane, A.T.	CD
Kanyanga Tshimanga, A.	D	Dieng, M.	D
		Sy, M.M.	D
<b>RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO</b>		<b>SEYCHELLES</b>	
Singkham, V.	CD	Faure, G.	CD
Simphalyvong, S.	D	Marengo, F.	SCD
<b>RÉPUBLIQUE DOMINICAINE</b>		<b>SIERRA LEONE</b>	
Rodriguez Ariza, L.	CD	Tarawaley, B.A.	CD
Abraham, J.L.	D	Kamara, A.B.	D
Mildred Garcia, F.	D	Rogers, E.	D
Fernandez Zucco, A.	D		
Franco, B.	D	<b>SINGAPOUR</b>	
González, A.L.	D	Yap Ong, H.	CD
Jacobo, R.	D	Tan, M.	SCD
Leroux, C.	D	Heung, E.	D
Lister Marin, P.	D	Hong, L.N.	D
Taveras, J.P.	D	Marican, Z.	D
Torres Robiu, J.	D	Ng, N.	D
Valdez Marte, J.	D	Ng, T.C.	D
Veras Rosario, C.A.	D	Ong, C.Y.	D
Villanueva Santiago, H.A.	D	Poh, E.	D
		Sim, M.K.	D
		Song, M.	D
<b>RÉPUBLIQUE TCHÈQUE</b>		Tan, E.	D
Cecak, P.	D	Tay, L.	D
Skrna, M.	D		
Zebračkovský, K.	C	<b>SLOVAQUIE</b>	
		Valickova, R.	CD
<b>RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE</b>		<b>SLOVÉNIE</b>	
Ndemino, K.	SCD	Krapez, A.	CD
Bokango, R.	D	Ferjan, K.	SCD
Diu, J.	D		
Manongi, F.J.	D	<b>SOUDAN</b>	
Murusuri, B.	D	Bajouri, A.	CD
Suleiman, S.	D	Abdelsadi, A.	D
		Ahmed, A.	D
<b>ROYAUME-UNI</b>		Ahmed, A.	D
Moor, J.	CD	Belai, H.	D
Bosly, M.	D	Elbushra, G.	D
Dunstan, T.	D	Elsheikh, Y.A.	D
Fleming, P.D.	D	Mohamed, E.	D
Knight, S.	D		
Ritchie, J.	D		
Rodmell, M.	D		

<b>SUÈDE</b>		Arslan, D.	D
Cherfils, I.	CD	Birdal, O.	D
Österberg, L.	SCD	Cinkilic, R.	D
Berlin, C.	D	Erciyes, Ç.	D
Gradin, A.	D	Güç, E.	D
Jansson Saxe, H.	D	Kesici, B.	D
Posluk, S.	D	Kotil, T.	D
		Yalcin, H.	D
		Yillikci, K.	D
<b>SUISSE</b>			
Zuckschwerdt, M.	CD		
Keller, M.	SCD	<b>UKRAINE</b>	
Sikon, R.	C	Grechko, O.	CD
		Babeichuk, D.	D
<b>SWAZILAND</b>		Korshuk, S.	D
Dube, S.	CD	Melnyk, O.	D
Dlamini, W.	D	Rabotiagova, O.	D
Kunene, C.	D	Zelenkov, V.	D
Litchfield, D.	D	Zgurskyi, V.	D
Mnisi, S.	D		
		<b>URUGUAY</b>	
<b>TCHAD</b>		Maurente, F.	CD
Douga Mahamat, S.	CD	Giorello, L.	D
Abakar, M.	D	Iglesias Viloz, J.J.	D
Traouingue, S.	D	Perdomo Protti, R.E.	D
		Rodriguez Brianza, C.	D
<b>THAÏLANDE</b>			
Jittra, S.	D	<b>VENEZUELA</b>	
		Blanco Carrero, D.A.	CD
<b>TOGO</b>		Acosta Rodríguez, J.M.	D
Agondo, K.	D	Boufarelreldin, T.	C
Dobou, K.S.	D	Mesa Montoya, S.	C
Pagnou, M.	D		
Sikao, S.	D	<b>VIET NAM</b>	
		Vo Huy, C.	CD
<b>TRINITÉ-ET-TOBAGO</b>		Ho Quoc, C.	D
Lutchmedial, R.	CD	Ngo Thanh, P.	D
Henry, R.	D	Pham Xuan, T.	D
		Pham Le, V.	D
<b>TUNISIE</b>			
Mechri, F.	CD	<b>YÉMEN</b>	
		AbdulKader, M.	CD
<b>TURQUIE</b>		Al-Sayaghi, O.A.	D
Aka, S.H.	CD	Al-Soufi, M.	D
Albayrak, B.	SCD		
Atasci, A.	SCD	<b>ZIMBABWE</b>	
Bastug, N.	SCD	Muzenda, S.	CCD
Celik, S.	SCD		
Mujuru Bango, J.	D		

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

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

**UNION EUROPÉENNE**

Ruete, M. OC  
 Geil, K. OBS  
 Kaera, K. OBS  
 Ross, C. OBS

**WTTC**

Scowsill, D. OBS

**AUTRES DÉLÉGATIONS****ADB AIRFIELD SOLUTIONS**

Majoulian, N.

**ADM**

Bureau, L.  
 Rostworowski, A.

**ADPI**

Thenevin, F.

**AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE**

Deillon, R.

**AÉROPORTS DE PARIS**

Sallier, D.

**AIR TRANSPORT NEWS**

Guertin, P.  
 Iatrou, K.

**AIRCRAFT FLEET RECYCLING ASSOCIATION**

Bruenderman, C.

**ASSAEROPORTI**

Baronci, S.

**ATAG**

Dodd, H.

**ATLAS AIR WORLDWIDE HOLDINGS, INC.**

Pommer, R.

**ATRS**

Dresner, M.  
 Oum, T. H.

**AUTORITÉ DE SURVEILLANCE DE L'AELE**

Scheving Thorsteins, A.

**AVIATION AND TOURISM MANAGEMENT**

King, J.

**BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE**

Cherry, S.  
 Gignac, M.  
 Haddad, R.  
 Knaapen, L.  
 Sanchez, E.

**CONCORDIA**

Fernandes Oliveira, H.

**CONSEIL NATIONAL DES LIGNES AÉRIENNES DU CANADA**

O'Rourke, M.A.  
 Petsikas, G.  
 Theriault, L.

**COVENTRY UNIVERSITY**

Athousaki, R.

**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.

Cote, P.

Poulin, A.

Toujani, T.

**UNITED TECHNOLOGIES  
CORPORATION**

Hansell, C.

**WAGRAM (CANADA)**

Gervais, R.G.

**UPS**

Jensen, T.F.

Smalls, D.

**WALA**

Di Cio, G.

**UQAM**

Berthiaume, S.

**WWACG**

Rindisbacher, E.

Smith, M.

-----

## Notes de travail

ATConf/6-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
1 Rév.		Ordre du jour	Secrétariat
2		Portée et dispositions administratives de la conférence	Secrétariat
3	2.5	Mesures de sauvegarde dans le cadre de la libéralisation du transport aérien	Secrétariat
4	2.4	La concurrence loyale dans le transport aérien international	Secrétariat
5	2.3	Protection des consommateurs et définition des droits des passagers dans différents contextes	Secrétariat
6	2.7	Commercialisation et privatisation des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne	Secrétariat
7	2.7	Financement des fonctions de supervision	Secrétariat
8 Rév.	2.1	Restrictions aux vols de nuit	Secrétariat
9	2.7	Mise en œuvre par les États des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de la navigation aérienne (CEANS – 2008)	Secrétariat
10	2.6	Imposition du transport aérien international	Secrétariat
11	2.1	Attribution de créneaux	Secrétariat
12	2.2	Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	Secrétariat
13	2.1	Élargissement de l'accès aux marchés du transport aérien international	Secrétariat
14	2.1	Libéralisation des services du fret aérien	Secrétariat
15	2.3	Transparence des prix du transport aérien international	Secrétariat
16 Rév.	2.8	Situation des politiques de l'OACI en matière de réglementation du transport aérien	Secrétariat
17	1.1	Réalisation de l'OACI depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATCONF/5)	Secrétariat
18	1.2	Aspects économiques de la sûreté de l'aviation	Secrétariat
19	2.7	Le financement du système de transport aérien	Secrétariat
20	2.3	Amélioration de la connectivité et de la facilitation du transport aérien	Secrétariat
21	2.7	Financement de l'infrastructure du transport aérien	Secrétariat

<b>ATConf/6-WP</b>	<b>Point de l'ordre du jour</b>	<b>Titre</b>	<b>Présenté par</b>
22	1.1	Pérennité et développement économique du transport aérien	Secrétariat
23	1.1	La chaîne de valorisation du transport : caractéristiques de la dernière décennie	Secrétariat
24 Rév.	2.8	L'avenir : Plan d'action pour la mise en œuvre d'un cadre de réglementation amélioré	Secrétariat
25	2.1	Attribution de créneaux et leur impact sur la libéralisation du transport aérien	Bahreïn au nom de CAAC
26	2.6	Les politiques gouvernementales et leur impact économique sur les compagnies aériennes	Bahreïn au nom de CAAC
27	2.8	Élaboration d'une Annexe 20 à la Convention relative à l'aviation civile internationale	Bahreïn au nom de CAAC
28	1.1, 2.1	Propositions en faveur de la libéralisation de l'accès aux marchés	Chili
29	2.2	Proposition de libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	Chili
30	2.3	Proposition pour l'internationalisation et la normalisation des réglementations sur la protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien	Chili
31 Rév. (E)	2.3	A tourism perspective on consumer protection	OMT
32	2.4	Perspective arabe sur la concurrence loyale	Émirats arabes unis
33	1.1	Faire progresser les travaux de l'OACI sur la libéralisation du transport aérien	Émirats arabes unis
34	2.1, 2.2	L'accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international – Base d'une future réglementation économique des services aériens	Nouvelle-Zélande
36 (E, S)	2.1	Liberalization of air cargo services	ALTA
37	1.2	Dommages causés par le blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis dans le domaine de l'aviation civile	Cuba
38	2.2	Désignation, propriété et contrôle : l'expérience de Cuba dans le cadre des négociations avec les pays de l'Union européenne (UE)	Cuba
39	1.1, 2.4	Effets des alliances et fusions de transporteurs aériens sur la concurrence loyale et prévention de monopoles	Égypte
40	2.1	Adoption du principe de transparence dans la libéralisation du transport aérien en termes d'accès aux marchés	Égypte
41	2.2	L'expérience de l'Égypte en matière de libéralisation de la propriété des transporteurs aériens	Égypte

<b>ATConf/6-WP</b>	<b>Point de l'ordre du jour</b>	<b>Titre</b>	<b>Présenté par</b>
42	2.8	L'arbitrage par voie électronique comme moyen de règlement des différends dans un environnement totalement libéralisé	Maroc
43	2.3	Établissement d'un Groupe de travail chargé d'étudier l'élaboration d'un texte type pour les règlements de protection des consommateurs dans le domaine du transport aérien	Arabie Saoudite
44 Rév.	2.1	Libéralisation de l'accès aux marchés	Turquie
45	2.3	Parvenir à la compatibilité des règlements sur la protection des consommateurs	États-Unis
47 (E, F)	2.3	Le transport aérien et la protection des consommateurs	CAFAC
48	2.4	Concurrence loyale et transport aérien en Afrique	CAFAC
49	2.2	Clauses de propriété et contrôle des transporteurs aériens dans les accords bilatéraux de transport aérien	Irlande au nom de UE/CEAC
50	2.2	Restrictions nationales de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens	Irlande au nom de UE/CEAC
51	2.4	Principes de base d'une concurrence loyale	Irlande au nom de UE/CEAC
52	2.7	Performance des services de navigation aérienne	Irlande au nom de UE/CEAC
53	1.1	Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation au sein de l'UE et de la CEAC	Irlande au nom de UE/CEAC
54	2.1	Libéralisation de l'accès aux marchés	Irlande au nom de UE/CEAC
55	2.3	Principes de base pour la protection des consommateurs	Irlande au nom de UE/CEAC
56	1.1	Alliances stratégiques dans la région Amérique latine	CLAC
57	1.1	Modèle de double supervision de la banalisation d'aéronefs entre différents États	CLAC
58	1.2	Efficacité par rapport aux coûts du système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP)	CLAC
59	2.2	Restrictions d'accès au marché	CLAC
60	2.1	Libéralisation de l'accès aux marchés	États-Unis
61	2.8	Établir les priorités du travail de l'OACI dans le domaine du transport aérien	États-Unis
62	2.4	Concurrence loyale et coopération en matière de réglementation dans le secteur aéronautique	États-Unis
63 (E)	2.1,2.2, 2.5,2.8	A tourism perspective on international air transport regulation	OMT

<b>ATConf/6-WP</b>	<b>Point de l'ordre du jour</b>	<b>Titre</b>	<b>Présenté par</b>
64	2.1	Faciliter le développement de l'aviation d'affaires internationale	États-Unis
65 (E)	1.1	Making travel and tourism a more effective tool for sustainable development	OMT
66 (E)	2.6	A tourism perspective on taxes and duties	OMT
67 (E)	2.1, 2.2	Liberalization: addressing restrictive regulations	IATA
68 Rev. (E)	2.3	Consumer protection: A joined-up approach required between governments and industry	IATA, AACO, AAPA, ALTA
69 (S)	2.3	Derechos de los pasajeros – Cuestión de “fuerza mayor” como eximente de la obligación de los transportistas aéreos	ALADA
70 Rev. (E)	1.1,2.3	Promotion of the Convention for the unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention of 1999)	Allemagne, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis, Singapour, IATA, TIACA
71	2.7	Développement de pratiques exemplaires dans les relations clients	CANSO
72	2.7	Mesure et analyse comparative des performances des services de navigation aérienne (SNA)	CANSO
73	2.7	Gouvernance et performance des ANSP	CANSO
74 Rev. (E)	2.7	Principes directeurs de la politique de priorisation des services	ACI, CANSO, IATA
75 (E)	2.6	The economic impact of unjustified and excessive taxation	ACI, IATA
76 (E)	2.7	Funding of oversight functions	Bangladesh
77 (E)	2.3	Consumer protection progress, position and recommendations for a realistic, practical implementation of consumer protection measures	Afrique du Sud
78 (E)	2.1	Benefits of air services liberalisation to the Singapore economy	Singapour
79 (E)	2.3	Consumer protection in air transport – Singapore's experience	Singapour
80	1.1	Souveraineté sur l'espace aérien	CANSO
81 (E)	2.1, 2.2	Issues of labour and social policy to be considered in connection with liberalization of international air transportation	IFALPA
82 (E)	2.1	Indonesia's perspective on liberalization of market access	Indonésie
83 (E)	2.3	Consumer protection regulation	Indonésie
84 (E)	2.2	Air carrier ownership and control principle	Indonésie

ATConf/6-WP	Point de l'ordre du jour	Titre	Présenté par
85 (E)	2.4	Antitrust immunity for airline alliances	République de Corée
86 (E)	2.4	Enhancing fair competition in the international air transport	République de Corée
87 (E)	2.1	Proposal for information sharing and ICAO guidelines for Fair Slot Operation	République de Corée
88 (E)	2.7	Economics of airports	ACI
89 (E)	2.1	Market access: slots and night restrictions	ACI
90 (E)	2.4, 2.7	Airport competition	ACI
91 (E)	2.3	Passenger protection under cases of flight disruption	ACI
92 Rev. (E)	2.7	Aviation industry development model securing infrastructure investments from airport non-aviation revenues	République de Corée
93 (A, E)	2.1	Potential for developing a multilateral agreement on the liberalization of international air transport	Émirats arabes unis
94 (E)	2.2	Differences between carrier ownership and control principles in designation clauses in air services agreements and national laws regulating the subject	Brésil
95 (E)	2.3	Harmonization of consumer protection regulation	Brésil
96 (E)	2.1	Needed: Rapid liberalization of air cargo services through a new multilateral approach	TIACA
97	2.1	Expansion de l'accès aux marchés pour le transport aérien international d'une manière proactive, progressive, rationnelle et protégée	Chine
98 (E)	2.3	Enhancing consumer protection by legislation	Chine
99 (A, E, F, S)	2.1, 2.2, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8	Le besoin d'une stratégie pour aborder les conséquences négatives d'une libéralisation continue : les « Pavillons de complaisance » de style maritime pourraient-ils contribuer à une aviation durable ?	ITF
100 (E)	1.1	Market liberalization and its effect on national and regional economies, consumers and communities	ACI
101 (E, F)	2.7	Financement des aéroports et des services de navigation aérienne	CAFAC
102 (E)	1.1, 2.3	Promotion of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (1999 Montreal Convention)	ALADA
103 Rev. (S)	2.1	Función de la OACI en la reglamentación del transporte aéreo	Venezuela

**Notes d'information**

<b>ATConf/9-IP</b>	<b>Point à l'ordre du jour</b>	<b>Titre</b>	<b>Présenté par</b>
1	2.3	Effectiveness of Consumer Protection Regulations	Secrétariat
2	2.7	Financial situation of airports and air navigation service providers	Secrétariat
3	2.1	Liberalization of Code Share Frameworks: Australia's Experience	Australie
4	2.4	EU Competition Rules	Irlande au nom de UE
5	2.2	Market liberalization: Polish experience	Pologne
6	2.1	Developments in the Liberalization of International Air Transport Services in the Latin American Regions	CALC
7	2.3	Customer service and total quality criteria and guidelines in air and airport services	CLAC
8	2.1	Assessing Bilateral Air Services Agreement: the WTO's Air Services Agreement Projector (ASAP)	OMC
9	2.1	Slot Coordination Framework in South Africa	Afrique du Sud
10	1.1	Indonesia's Civil Aviation Development	Indonésie
11	2.1	Slot Allocation	Irlande au nom de UE
12	2.7	The Funding of Oversight Functions in Europe	Irlande au nom de UE et Eurocontrol
13	2.1	The Liberalization of International Air Transport in Brazil	Brésil
14	2.1, 2.4	Changes in the Air Transport Market and Regulatory Policies by Low Cost Carriers (LCCs) Participation	République de Corée
15	2.3	Legal Framework and Implementation of Air Passenger Protection Programme	République de Corée
16	2.7	Single air navigation provider of Indonesia	Indonésie
17	2.1, 2.8	Air Services Agreements Prioritization Methodology	Brésil
18	2.7	Public-Private Partnerships of Guarulhos, Viracopos and Brasilia International Airports	Brésil
19	2.1	Africa's Strategy for Market Access and Catalyst for Air Transport Growth	CAFAC
20	2.2	Relaxing the Rules for Airline Designation	CAFAC
21	2.3	The Australian Consumer Protection Framework	Australie
22	2.1	Vietnam's Air Transport Market, Legislations and Regulations and Policy during 2003-2013	Viet Nam

# Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

[www.icao.int/store](http://www.icao.int/store)



OACI

Organisation de l'aviation civile internationale  
999, rue University  
Montréal, Québec, Canada  
H3C 5H7

Tél. : +1 514-954-8219  
Fax : +1 514-954-6077  
Courriel : [info@icao.int](mailto:info@icao.int)

ISBN 978-92-9249-303-5



[www.icao.int](http://www.icao.int)