



A39-WP/521

P/51

3/10/16

## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LE POINT 42 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur le point 42 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après avoir retiré la page de couverture.*



**Point 42 : Développement économique du transport aérien**

42.1 Dans la note WP/8, le Conseil présente, pour examen et adoption par l'Assemblée, une version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* destinée à remplacer la Résolution A38-14. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la résolution visent à alléger la présentation, supprimer le contenu périmé et tenir compte des faits nouveaux intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée. Il présente également le plan de travaux futurs de l'OACI concernant l'élaboration du Plan mondial de transport aérien, qui servira d'outil d'orientation de la planification et de la mise en œuvre pour les États et indiquera la direction stratégique des programmes de travaux techniques sous l'objectif stratégique de l'OACI — *Développement économique du transport aérien*.

42.2 Dans sa note d'information WP/133, l'Inde décrit son plan de connectivité régionale visant à stimuler la connectivité aérienne de l'Inde à l'échelle régionale, avec les mécanismes de financement et de gestion connexes.

42.3 Dans leur note d'information WP/169, les Émirats arabes unis (É.A.U.) décrivent le Sommet sur les investissements dans l'aviation qui s'est tenu à Dubaï en novembre 2015, notamment ses principaux objectifs et ses réalisations. Les Émirats arabes unis invitent toutes les parties intéressées à assister au prochain Sommet, qui se tiendra en 2017.

42.4 La Commission économique examine ce point de l'ordre du jour dans le cadre des deux questions suivantes : l'élaboration proposée du Plan mondial de transport aérien et la version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*.

**Élaboration proposée du Plan mondial de transport aérien (GATP)**

42.5 L'idée que cette initiative soit examinée par le Conseil est appuyée. Après que d'autres éclaircissements ont été apportés sur la teneur proposée du Plan, la Commission note les travaux futurs de l'OACI sur l'élaboration du Plan mondial de transport aérien.

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

42.6 Lors de l'examen du projet de résolution sur l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien présenté en appendice à la note WP/8, la Commission constate qu'un examen approfondi de la Résolution A38-14 a été effectué et que des modifications ont été proposées en vue de tenir les politiques de l'OACI à jour et adaptées aux besoins des États.

42.7 La Commission examine le texte du projet de résolution présenté en appendice à la note WP/8 et accepte plusieurs modifications qui ont été proposées. Des éclaircissements sont apportés sur la signification de l'expression *consommation de l'aviation*, lors de l'examen de l'Appendice E sur les prévisions, la planification et les analyses économiques. L'expression est expliquée, conformément au système de comptabilité nationale de l'ONU, comme étant la valeur de l'acquisition finale de biens et services par les consommateurs de l'aviation. Des éclaircissements sont apportés sur la signification de l'expression « parties prenantes », qui comprend la main d'œuvre.

42.8 Concluant son examen de la version révisée de l'exposé récapitulatif, la Commission convient de recommander à la plénière d'adopter la résolution ci-dessous, qui remplacera la Résolution A38-14.

42.9 La Commission prend acte des informations contenues dans les notes WP/133 et WP/169.

**Résolution 42/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente dans le domaine du transport aérien**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la *Convention relative à l'aviation civile internationale* établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique, harmonieuse et durable et que l'un des objectifs de l'OACI est de promouvoir des principes et des arrangements de nature à permettre que des services de transport aérien international soient établis sur la base de l'égalité des possibilités, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et compte tenu de l'intérêt général,

*Considérant* que le transport aérien est un facteur important pour promouvoir et favoriser un développement économique durable aux niveaux national et international,

*Considérant* qu'il est de plus en plus difficile, en particulier pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et faire face aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de relever les défis que posent les exigences imposées au transport aérien,

*Considérant* que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États membres, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États membres par les moyens les plus efficaces,

*Considérant* que les États membres doivent fournir des données statistiques et d'autres renseignements exacts et factuels pour permettre à l'Organisation d'établir des orientations et études pertinents,

*Considérant* que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif mettant plus l'accent sur la mise en œuvre que sur l'établissement de politiques, en accord avec l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB),

*Considérant* que les orientations élaborées par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques doivent aider les États membres à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation ainsi que la création d'un contexte favorable pour le développement durable du transport aérien international,

*Considérant* qu'il est important que les États membres participent aux travaux de l'Organisation dans le domaine du transport aérien,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, telle qu'elle existe à la clôture de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — Imposition

Appendice C — Aéroports et services de navigation aérienne

Appendice D — Données/statistiques sur l'aviation

Appendice E — Prévisions, planification et analyses économiques

2. *Prie instamment* les États membres de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil et par le Secrétaire général dans les documents pertinents de l'OACI ;

3. *Prie instamment* les États membres de faire tout leur possible pour s'acquitter des obligations qui leur incombent aux termes de la Convention et des résolutions de l'Assemblée, pour seconder l'Organisation dans le domaine du transport aérien, et en particulier pour fournir de façon aussi complète et rapide que possible les renseignements statistiques ou autres demandés par l'Organisation pour ses travaux concernant le transport aérien ;

4. *Prie instamment* les États membres de prendre en considération, dans l'exercice de leurs fonctions réglementaires, les politiques et les orientations formulées par l'OACI en matière de réglementation économique du transport aérien international, comme celles contenues dans le document 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

5. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au défi du financement du développement des ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la meilleure contribution possible du transport aérien au bien-être économique et social des États membres, et en particulier des pays en développement ;

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il juge que cela faciliterait son travail sur toute question de transport aérien, de consulter des experts représentant les États membres, par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts ou de groupes d'étude du Secrétariat composés de tels experts qualifiés, qui se réuniraient ou travailleraient par correspondance et feraient ensuite rapport au Comité du transport aérien ;

7. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États membres pourront participer, comme principal moyen de faire progresser la solution des problèmes d'importance mondiale dans le domaine du transport aérien, lorsque de telles réunions sont justifiées par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et qu'il existe une possibilité réelle d'action constructive à leur sujet ;

8. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de diffuser et promouvoir la politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes auprès des États membres et entre ces États ;
9. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les résolutions et décisions de l'Assemblée concernant les activités de transport aérien de l'Organisation, et de suivre et faciliter la mise en œuvre par les États des politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien ;
10. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif des politiques de transport aérien de l'OACI et d'informer l'Assemblée lorsqu'il y a lieu est nécessaire d'y apporter des modifications ;
11. *Demande* au Conseil de tenir à jour les politiques et éléments d'orientation de l'OACI dans le domaine du transport aérien et de les adapter aux changements et aux besoins des États membres, tout en préservant les principes fondamentaux sur lesquels ils sont fondés ;
12. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A38-14.

## APPENDICE A

### Réglementation économique du transport aérien international

#### Section I. Principes de base et vision à long terme

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les principes de base de souveraineté, d'équité et d'égalité des possibilités, de non-discrimination, d'interdépendance, d'harmonisation et de coopération énoncés dans la Convention ont bien servi le transport aérien international et continuent de constituer la base de son développement futur et de contribuer à celui-ci,

*Considérant* que l'échange multilatéral le plus large possible des droits commerciaux reste un des buts de l'Organisation,

*Considérant* que, dans le cadre de la Convention, les États membres ont des objectifs et politiques réglementaires nombreux et divers, mais partagent un objectif fondamental de participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré en conséquence des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, y compris des clauses types et des modèles d'accords de services aériens ;

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

*Considérant* que l'Organisation a adopté la vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, qui déclare : *Nous, États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, décidons de promouvoir activement la libéralisation continue du transport aérien international dans l'intérêt de toutes les parties prenantes et de l'économie dans son ensemble. Nous serons guidés par la nécessité de veiller au respect des plus hauts niveaux de sécurité et de sûreté et du principe de l'équité et de l'égalité des possibilités pour tous les États et leurs parties prenantes ;*

*Considérant* que la conformité des États membres aux dispositions de la Convention et le respect universel de l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI)* et d'autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien peut faciliter la réalisation des objectifs de l'Organisation et y contribuer; et

*Considérant* qu'il y a lieu de tenir dûment compte de l'intérêt des consommateurs dans le développement de la politique et la réglementation en matière de transport aérien international,

1. *Prie instamment* tous les États membres de prendre en considération et d'appliquer la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international dans les pratiques d'élaboration de politiques et de règlements;
2. *Encourage* les États membres à poursuivre la libéralisation de 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, du contexte économique changeant et des besoins d'infrastructures, ainsi que des principes relatifs aux mesures de sauvegarde conçues pour assurer la participation continue et effective de tous les États au transport aérien international, notamment le principe consistant à accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
3. *Prie instamment* les États membres d'éviter d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales qui pourraient compromettre le développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international et de veiller à ce que les politiques et législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans tenir dûment compte de ses caractéristiques spéciales ;
4. *Prie instamment* les États membres qui ne sont pas encore parties à l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI)*, à la Convention de Montréal de 1999 et à d'autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien international, d'envisager d'urgence de le devenir ;
5. *Prie instamment* tous les États membres d'enregistrer auprès de l'OACI tous les accords et arrangements relatifs à l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention et au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*, pour accroître la transparence ;
6. *Prie instamment* les États membres de tenir le Conseil parfaitement au courant de tout problème grave résultant de l'application des accords ou arrangements de transport aérien ainsi que de tous faits nouveaux significatifs dans le processus de libéralisation ;
7. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des caractéristiques particulières des services de fret aérien quand ils échangent des droits d'accès aux marchés dans le cadre d'accords de

services aériens, et d'accorder des droits appropriés et de la souplesse dans l'exploitation de manière à favoriser le développement de ces services ;

8. *Prie instamment* les États membres, lorsqu'il s'agit de traiter de questions relatives à l'attribution des créneaux ou aux restrictions frappant les vols de nuit, de tenir dûment compte des besoins et préoccupations des autres États, de faire tous les efforts possibles pour résoudre toutes préoccupations par consultation entre les parties concernées, de façon transparente et non discriminatoire, et de respecter et de suivre le principe OACI d'approche équilibrée dans les mesures réglementaires concernant la gestion du bruit des aéronefs aux aéroports ;

9. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes concernées de prendre en considération, et d'appliquer, les principes essentiels de haut niveau, et non contraignants et non prescriptifs de l'OACI sur la protection des consommateurs dans les politiques et les pratiques réglementaires et opérationnelles, et de tenir l'OACI informée des expériences acquises ou des problèmes rencontrés dans leur application ;

10. *Encourage* les États membres à recourir au mécanisme de la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) et à en tirer parti, parce qu'il facilite les négociations et les consultations relatives aux services aériens et améliore leur efficacité ;

11. *Demande* au Conseil d'achever l'examen d'un accord international par lequel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés et de poursuivre l'élaboration d'un accord international visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens et d'un autre accord international spécifique visant à faciliter la libéralisation plus poussée des services de fret aérien, des objectifs de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international, ainsi que de l'expérience passée des États et de leurs réalisations, notamment les accords existants de libéralisation de l'accès aux marchés conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ;

12. *Demande* au Conseil de continuer à collaborer avec les organismes régionaux et sous régionaux dans l'étude et le développement de mesures de coopération, notamment d'arrangements libéralisés, et de suivre de près les résultats de ces mesures afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États membres en vue de leur application sur une base plus large ;

13. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États membres en matière de réglementation du transport aérien international, y compris les dispositions des accords sur les services aériens, et de partager ces informations avec les États membres ;

## **Section II. Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'application stricte du critère de participation substantielle à la propriété et de contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et d'autres droits de transport aérien pourrait priver de nombreux États du à des possibilités équitables et égales d'exploiter des services de transport aérien international et d'optimiser les avantages à en retirer,

*Considérant* qu'il convient que la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes pour l'accès aux marchés soient progressivement libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, avec souplesse et avec un contrôle réglementaire effectif, concernant en particulier la sécurité et la sûreté,

*Considérant* que l'élargissement ou l'application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement d'exploitation dans lequel le transport aérien international pourra se développer et prospérer de manière stable, efficace et économique, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation, sans préjudice des obligations des États en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation, et

*Considérant* que la réalisation d'objectifs de développement parmi les États est de plus en plus encouragée par des arrangements de coopération sous la forme de groupements économiques régionaux et par une coopération fonctionnelle qui symbolise les affinités et la communauté d'intérêts,

1. *Prie instamment* les États membres de continuer à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, compte tenu des besoins et des circonstances, par diverses mesures existantes, telles que la levée des restrictions concernant la propriété et le contrôle dans les accords bilatéraux sur les services aériens, ou les dispositions relatives à la désignation reconnaissant le concept de communauté d'intérêts au sein des groupements économiques régionaux ou sous régionaux, et celles recommandées par l'OACI ;
2. *Prie instamment* les États membres d'accepter de telles désignations et d'autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou de plusieurs États, en particulier des États en développement, appartenant au même groupe, dans des conditions qui leur soient mutuellement acceptables, y compris dans le cadre d'accords de transport aérien négociés ou à négocier entre les parties intéressées ;
3. *Prie instamment* les États membres de reconnaître la notion de communauté d'intérêts dans le cadre de groupements économiques régionaux ou sous régionaux comme base valide pour la désignation par un ou plusieurs États en développement d'une compagnie aérienne d'un ou de plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à cet autre ou ces autres États en développement ou à des ressortissants de ces États, ou est effectivement sous leur contrôle ;
4. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'emploi d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude

souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;

5. *Invite* les États membres ayant de l'expérience de diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à soumettre au Conseil, sur une base continue, des informations concernant leur expérience, afin que l'Organisation dispose d'informations qui puissent être utiles aux États membres ;

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

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

### **Section III. Coopération en matière d'arrangements réglementaires et concurrence**

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour les États pour favoriser l'harmonisation et la compatibilité des approches et des pratiques réglementaires pour le transport aérien international, y compris sur les questions de concurrence,

1. *Prie instamment* les États membres de prendre en considération le fait que la concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation des services aériens internationaux ;

2. *Prie instamment* les États membres, d'élaborer des lois et des politiques sur la concurrence qui s'appliquent au transport aérien, en tenant compte de la souveraineté nationale et en prenant en considération les orientations de l'OACI sur la concurrence ;

3. *Prie instamment* les États membres d'encourager la coopération entre autorités régionales et/ou nationales de la concurrence lorsqu'ils traitent de questions relatives au transport aérien international, y compris dans le contexte de l'approbation d'alliances et de fusions ;

4. *Encourage* les États membres à incorporer dans leurs législations, règles et règlements nationaux, ainsi que dans les accords sur les services aériens, les principes de base d'équité et d'égalité des chances en matière de concurrence, de non-discrimination, de transparence, d'harmonisation, de

compatibilité et de coopération énoncés dans la Convention et contenus dans les politiques et orientations de l'OACI ;

5. *Demande* au Conseil de développer des outils tels qu'un forum d'échange pour renforcer la coopération entre les États, le dialogue et les échanges d'informations sur la concurrence loyale, en vue de promouvoir des approches réglementaires compatibles vis-à-vis du transport aérien international ;

6. *Demande* au Conseil de continuer de suivre les évolutions dans le domaine de la concurrence dans le transport aérien international et d'actualiser, lorsque c'est nécessaire, ses politiques et éléments d'orientation en matière de concurrence loyale.

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

*L'Assemblée,*

*Considérant* que s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) adopté par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a inclus certains aspects du transport aérien international, et

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

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

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient créer un environnement dans lequel le transport aérien international pourra se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États membres et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;

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

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

- a) de veiller à la coordination interne au sein de leur administration nationale des administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
- b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;

- c) de tenir compte des droits et des obligations vis-à-vis des États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ;
- d) d'examiner soigneusement les incidences qu'aurait toute proposition d'inclusion dans l'AGCS d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire, en tenant compte particulièrement de la relation étroite entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international ;
- e) de promouvoir une bonne compréhension du rôle et du mandat de l'OACI en matière d'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation économique, y compris la libéralisation du transport aérien international, et d'envisager d'utiliser ces orientations ;
- f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, se rapportant au transport aérien international ;

5. *Demande* à l'OMC, à ses États membres et à ses observateurs de prendre dûment en considération :

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

6. *Demande* au Conseil :

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

## APPENDICE B

### Imposition

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'imposition de taxes sur le transport aérien international, notamment sur les aéronefs, le carburant et les produits consommables à usage technique, sur les revenus des entreprises de transport aérien international et sur la vente ou l'utilisation sur de ce type de transport, peut avoir un impact économique et concurrentiel négatif sur les opérations de transport aérien international,

*Considérant* que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

*Considérant* que l'imposition croissante, par quelques États membres, de taxes sur certains aspects du transport aérien international, et la prolifération des redevances de prélèvements imposés sur le trafic aérien, dont plusieurs peuvent être rangés parmi les taxes sur la vente ou l'utilisation du transport aérien international, donnent lieu à de vives préoccupations,

*Considérant* que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion fait l'objet de la Résolution A38-17 39-XX, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale (Appendice H, Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale)*, et

*Considérant* que la résolution politique de l'OACI en matière d'imposition énoncée dans le Doc 8632 complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique la nature de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

1. *Prie instamment* les États membres de suivre la résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632 — *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, afin et d'éviter d'imposer des taxes discriminatoires à l'aviation internationale ;
2. *Prie instamment les* États membres d'éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien ;
3. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir la politique de l'OACI en matière d'imposition, à suivre les évolutions et à actualiser ses politiques au besoin.

## APPENDICE C

### Aéroports et services de navigation aérienne

#### Section I. Politique en matière de redevances

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 15 de la Convention établit la base de l'application et de la divulgation des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne,

*Considérant* que la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe en ce sens qu'« une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis »,

*Considérant* que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion et des mesures fondées sur le marché est traitée séparément dans la Résolution A39-XX de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale (Appendice H, Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale)* et dans sa Résolution A39-YY *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*,

*Considérant* que le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États membres quant aux principes suivant lesquels les organismes qui fournissent des aéroports et des services de navigation aérienne à l'aviation civile internationale peuvent percevoir des redevances pour recouvrer leurs coûts et tirer d'autres revenus raisonnables des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir, et

*Considérant* que le développement de l'infrastructure de transport aérien et le plan mondial pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) exigent la justification nécessaire par une analyse de rentabilisation (*business case*) pour l'obtention d'un financement pour appuyer leur mise en œuvre,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté ;
2. *Prie instamment* les États membres de fonder le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou contribuent à fournir à l'aviation civile internationale, sur les principes exposés à l'article 15 de la Convention et en outre dans le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;

3. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne servent à recouvrer les coûts de la fourniture de services à l'aviation civile et de la mise à sa disposition d'installations ;
4. *Prie instamment* les États membres de prendre toute mesure utile conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État membre peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ainsi que des installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État membre ;
5. *Prie instamment* les États membres d'intégrer dans leurs lois, réglementations et politiques nationales, ainsi que dans les accords de services aériens, les principes de non-discrimination, de concordance des coûts, de transparence et de consultation que prône énoncés dans le Doc 9082, pour en assurer le respect par les aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne ;
6. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre la politique actuelle de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et fonctions de sûreté assurées par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne que prône le Doc 9082, de façon que les redevances de sûreté soient raisonnables et efficaces par rapport aux coûts et qu'elles favorisent l'harmonisation à l'échelle mondiale ;  
et
7. *Demande* au Conseil de continuer d'élaborer ou d'affiner, selon les besoins, des orientations sur le financement de l'infrastructure du transport aérien, les fonctions de supervision appropriées et le financement du système de transport aérien, y compris des mécanismes visant à appuyer les améliorations opérationnelles décrites dans les modules ASBU.

## **Section II. Aspects économiques et gestion de l'infrastructure d'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, en raison des volumes croissants de trafic à acheminer, les coûts globaux de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne risquent de continuer d'augmenter pour traiter des volumes croissants de trafic,

*Considérant* que les États membres s'attachent de plus en plus à améliorer l'efficacité et le rapport coût-efficacité de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

*Considérant* qu'un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne d'une part, et ceux des transporteurs aériens et autres usagers d'autre part, équilibre qui devrait être fondé sur la promotion de la coopération entre fournisseurs et usagers,

*Considérant* que les États membres ont demandé à l'Organisation de fournir des avis et des indications en vue de favoriser un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne,

*Considérant* que les États membres confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées, qui peuvent être moins averties et

informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et qui utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention, et

*Considérant* que le Conseil a adopté des orientations provisoires de politique concernant l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour garantir un traitement équitable de tous les usagers,

1. *Rappelle* aux États membres qu'en ce qui concerne les aéroports et les services de navigation aérienne, ils restent les seuls responsables des engagements qu'ils ont pris en vertu de l'article 28 de la Convention, quelles que soient l'entité ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;
2. *Encourage* les États à envisager d'établir des entités autonomes pour exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne, compte tenu de la viabilité économique ainsi que des intérêts des usagers et autres parties intéressées ;
3. *Prie instamment* les États membres de promouvoir la prestation de services de navigation aérienne de qualité par la bonne gouvernance ;
4. *Prie instamment* les États membres de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique du Conseil de l'OACI concernant l'imputation des coûts du GNSS ;
5. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers ;
6. *Demande* au Conseil de continuer, selon les besoins, à affiner ses orientations de politique concernant l'imputation des coûts du GNSS et la coordination des aspects techniques, juridiques et économiques, y compris la question d'une interopérabilité rentable ; et
7. *Demande* au Conseil de promouvoir les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, afin d'en accroître la connaissance et la mise en œuvre par les États membres et leurs aéroports et les entités prestataires de services de navigation aérienne.

## APPENDICE D

### Données et statistiques sur l'aviation

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Programme de données et de statistiques sur l'aviation de l'OACI assure un fondement indépendant et valable à l'échelle mondiale pour le renforcement de la planification et du développement durable du transport aérien international,

*Considérant* que chaque État membre s'est engagé à veiller à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent les données et les statistiques demandées par le Conseil; conformément à l'article 67 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil a aussi fixé des conditions relatives aux données et aux statistiques sur les services intérieurs des entreprises de transport aérien, les aéroports internationaux et les installations et services internationaux de route, en application des articles 54 et 55 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil a fixé des conditions pour la collecte de données et de statistiques sur les aéronefs civils immatriculés conformément à l'article 21 de la Convention,

*Considérant* que l'Organisation doit recueillir auprès des États des données et des statistiques sur la consommation annuelle de carburant d'aviation afin de surveiller l'incidence potentielle des mesures économiques liées aux aspects opérationnels des services de l'aviation internationale et à l'infrastructure connexe et en rendre compte,

*Considérant* que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui exige la collecte de données et de statistiques pertinentes et leur analyse pour mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux Objectifs stratégiques de l'Organisation,

*Considérant* que la coopération entre les organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des données et des statistiques d'aviation peut permettre d'élargir la portée, la couverture et la qualité des données, d'éviter le travail en double et de réduire le fardeau qui pèse sur les États,

*Considérant* que le rôle de l'OACI dans le traitement et la diffusion des données et des statistiques sur l'aviation permet aux États d'utiliser ces données comme outil important pour la croissance sûre et ordonnée de services de l'aviation civile internationale exploités de manière saine et économique, et

*Considérant* que l'OACI a poursuivi ses efforts pour rendre efficaces et efficaces les traitements des données et statistiques sur l'aviation grâce au développement d'un ensemble d'outils électroniques pour répondre à l'évolution des besoins des États membres,

1. *Prie instamment* les États membres de désigner des points de coordination pour les données et les statistiques aéronautiques sur l'aviation et de faire tout leur possible pour les fournir à temps à l'OACI, par voie électronique lorsque c'est possible ;

2. *Encourage* les États membres à utiliser les outils électroniques disponibles lorsqu'ils fournissent des données et accèdent aux données et aux statistiques sur l'aviation et à participer activement à l'élaboration de ces outils en apportant un soutien et en partageant connaissances et expériences ;

3. *Demande* au Conseil, en faisant appel selon les besoins à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les données et les statistiques recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États membres, et d'établir les paramètres nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, afin d'améliorer l'uniformité des données et des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États membres, ainsi que le fond et la forme des analyses ;

4. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à examiner les moyens d'établir une coopération plus étroite avec les Nations Unies (NU), leurs agences et d'autres organisations internationales dans le domaine de la collecte et de la diffusion des données et des statistiques sur l'aviation, et de leur analyse ;
- b) de prendre des dispositions, sur une base appropriée, pour qu'une assistance soit apportée sur demande aux États membres par des membres du Secrétariat l'OACI, afin d'améliorer leurs statistiques des données et les statistiques sur l'aviation civile, leur analyse et leurs comptes rendus statistiques à l'Organisation ;
- c) d'élaborer un processus permettant l'harmonisation des données et des statistiques sur l'aviation provenant de différentes sources afin de faciliter la fourniture des données exactes, fiables et cohérentes nécessaires pour que les États puissent prendre des décisions éclairées ;
- d) de créer, héberger et gérer une plate-forme permettant à la communauté aéronautique de partager ses données, ses statistiques et ses outils électroniques en conformité avec les principes et dispositions énoncés dans la Convention et les décisions pertinentes de l'Organisation.

## APPENDICE E

### Prévisions, planification et analyses économiques

#### Section I. Prévisions et planification

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les États membres ont besoin, à diverses fins de planification et de mise en œuvre, de prévisions mondiales et régionales sur l'évolution future de l'aviation civile,

*Considérant* que le Conseil, en s'acquittant de ses fonctions permanentes dans le domaine de l'économie du transport aérien, doit prévoir les évolutions futures susceptibles d'exiger des mesures de la part de l'Organisation et doit amorcer ces mesures en temps opportun,

*Considérant* que l'Organisation doit évaluer périodiquement ses performances par rapport à ses Objectifs stratégiques, en mettant l'accent en particulier sur la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement, et

*Considérant* que l'Organisation a besoin de prévisions spécifiques pour la planification des aéroports et des systèmes de navigation aérienne ainsi que pour la surveillance et la planification environnementales,

1. *Demande* au Conseil d'établir et de tenir à jour des prévisions des tendances et de l'évolution futures de l'aviation civile et de mettre ces prévisions à la disposition des États membres ;
2. *Demande* au Conseil d'élaborer et de tenir à jour un seul ensemble de prévisions de trafic à long terme, à partir duquel pourront être produites à diverses fins des prévisions adaptées ou plus détaillées, notamment pour la planification des systèmes de navigation aérienne et les analyses environnementales ; et
3. *Demande* au Conseil de continuer d'élaborer des méthodes et procédures de prévisions et de les améliorer.

## **Section II. Analyse économique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* l'intérêt permanent que les États membres, les organisations internationales, les institutions financières ainsi que les industries de l'aviation et du tourisme, de même que le secteur du commerce, manifestent pour l'analyse économique du transport aérien, y compris la contribution de l'aviation à l'économie mondiale, régionale et nationale,

*Considérant* qu'il existe un manque critique d'information sur le rôle de plus en plus important de l'aviation dans les économies nationales, partout dans le monde,

*Considérant* que les études économiques menées par l'OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international ont rehaussé la neutralité et ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes des entreprises de transport aérien,

*Considérant* que l'OACI a besoin d'analyses économiques pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées pour la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et à d'autres fins,

1. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'élaborer un cadre méthodologique pour la mesure économique de l'activité de l'aviation, notamment la contribution de l'aviation au produit

intérieur brut (PIB), le nombre d'emplois créés par l'aviation, la consommation de l'aviation et l'impact de l'aviation sur la balance des paiements,

2. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de publier périodiquement une étude sur les différences régionales dans le niveau des coûts d'exploitation du transport aérien international, en analysant de quelle façon les différences dans les opérations et les prix des intrants peuvent influencer sur leur niveau, ainsi que l'influence que des changements dans les coûts peuvent exercer sur les tarifs de transport aérien,

3. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodologies et des procédures pour l'évaluation de l'impact économique de nouvelles mesures, les analyses coûts-avantages et coût-efficacité, et l'élaboration d'analyses de rentabilisation (*business cases*) pour répondre aux besoins de l'Organisation, des groupes de planification régionale de la navigation aérienne, des organismes de planification environnementale et d'autres activités de l'Organisation,

4. *Demande* au Conseil de suivre les évolutions, de mener des études sur les grandes questions d'importance mondiale et de partager ses analyses avec les États, les organisations internationales et l'industrie.

### **Section III. Poste aérienne**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la poste aérienne est une composante du transport aérien international qui est de plus en plus affectée par le cybercommerce,

1. *Prie instamment* les États membres de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'une politique est formulée en matière de poste aérienne internationale, en particulier lors de réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;

2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande et comme le prévoient les arrangements pertinents de coopération entre l'UPU et l'OACI, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir.