

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 35 : Développement économique du transport aérien

EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Résolution A39-15, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, stipule que le Conseil gardera cet exposé à l'étude et avisera l'Assemblée de tous changements nécessaires. Les révisions de l'exposé récapitulatif, présentées en appendice, ont pour objet d'éliminer les textes caducs et d'insérer les éléments nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée. Outre les propositions de révision de la résolution, la présente note rend compte également de la décision du Conseil concernant les travaux liés à l'élaboration du concept d'un plan mondial éventuel de transport aérien.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter le texte révisé de la Résolution de l'Assemblée sur l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, présenté en appendice à la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique – <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF).
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 6 octobre 2016)</i> Doc 10078, <i>Rapport de la Commission économique de la 39^e session de l'Assemblée</i> Résolution A39-15, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> A40-WP/16-EC/1, <i>Rapport d'avancement sur l'élaboration d'accords internationaux relatifs à la libéralisation de l'accès aux marchés, des services de fret et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens</i> A40-WP/17-EC/2, <i>Financer le développement d'une infrastructure aéronautiques de qualité</i> A40-WP/18-EC/3, <i>Rapport sur l'évolution des aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne</i> A40-WP/19-EC/4, <i>Programme statistique OACI et analytique de mégadonnées</i> A40-WP/20-EC/5, <i>Rapport sur les prévisions actualisées de trafic à long terme</i> A40-WP/21-EC/6, <i>Compte satellite de l'aviation</i> Plan d'activités de l'OACI pour la période 2020-2022

1. EXPOSÉ RÉCAPITULATIF RÉVISÉ

1.1 La Résolution A39-15, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, stipule que le Conseil gardera l'exposé à l'étude et avisera l'Assemblée de tous changements nécessaires. En conséquence, une révision approfondie de la résolution a été entreprise et une version révisée est présentée en appendice à la présente note.

1.2 L'exposé récapitulatif révisé garde la même structure que la Résolution A39-15, à savoir qu'il comprend la section d'introduction et cinq appendices. Les changements proposés, portant aussi bien sur le fonds que sur la forme, ont pour objet a) d'en améliorer la présentation, b) d'enlever les clauses devenues dépassées ou redondantes, ou les mesures achevées, et c) d'introduire de nouvelles clauses pour tenir compte de l'évolution des décisions prises depuis la dernière session de l'Assemblée.

1.3 Les principaux amendements figurant à l'Appendice A découlent de l'examen par le Conseil des résultats de la quinzième Réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/15, avril 2019), qui sont résumés dans la note A40-WP/16-EC/1. Dans l'Appendice C, la plupart des textes existants de la Section II — *Économie et gestion de l'infrastructure de l'aviation* sont récapitulés dans la Section I — *Politique en matière de redevances*, tandis que la nouvelle Section II est axée sur le thème *Gestion et financement de l'infrastructure de l'aviation*, tel qu'il est résumé dans les notes A40-WP/17-EC/2 et A40-WP/18-EC/3. Les amendements des Appendices D et E visent à incorporer l'analytique de mégadonnées pour l'aviation, des prévisions actualisées de trafic à long terme, ainsi que le compte satellite de l'aviation mis à jour, en fonction des notes A40-WP/19-EC/4, A40-WP/20-EC/5 et A40-WP/21-EC/6.

2. PLAN MONDIAL DE TRANSPORT AÉRIEN ÉVENTUEL

2.1 La 39^e session de l'Assemblée a pris acte de l'intention du Conseil d'envisager l'établissement d'un Plan mondial de transport aérien (GATP).

2.2 À la 210^e session du Conseil, le Comité du transport aérien (ATC) a invité les groupes d'experts intéressés relevant du Comité à participer à l'étude du concept proposé du GATP éventuel. Durant la 212^e session, l'ATC a examiné les résultats des consultations avec les groupes d'experts et a conclu que le Secrétariat devrait élaborer un document plus abouti. Le Conseil a donc chargé le Secrétariat de préparer un projet de document de planification stratégique pour l'établissement du concept proposé de GATP possible, avec un objectif clair, destiné à compléter les autres plans mondiaux de l'OACI.

2.3 Donnant suite aux instructions du Conseil, le Secrétariat a préparé un projet de document de planification stratégique afin d'orienter à long terme les programmes de travaux techniques de l'OACI au titre de l'Objectif stratégique – *Développement économique du transport aérien*. Durant la 215^e session, l'ATC s'est penché sur ce projet de document et a recommandé entre autres au Conseil de revenir sur la nécessité du GATP, une fois achevés les travaux menés sur des instruments multilatéraux éventuels de libéralisation (voir A40-WP/16-EC/1). Le Conseil a approuvé la recommandation de l'ATC à ce sujet.

APPENDICE

POLITIQUE PERMANENTE EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN

A39-15A40-xx : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI 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 présente une importance fondamentale pour le développement des économies des États en promouvant et en facilitant le tourisme et le commerce ~~est un facteur important pour promouvoir et favoriser un développement économique durable aux niveaux national et international~~, **[Mis à jour]**

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 normes~~ et de politiques de transport aérien et d'orientations connexes, en accord avec l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB), **[Mis à jour avec un libellé plus précis]**

Considérant que les orientations élaborées par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques – *Développement économique du transport aérien* 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, **[Modification rédactionnelle]**

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^e 40^e session de l'Assemblée : **[Modification rédactionnelle]**

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — Imposition

Appendice C — ~~Économie des Aéroports~~ aéroports et des services de navigation aérienne **[Modification rédactionnelle]**

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, dans leurs fonctions de réglementation, de tenir compte de la politique et des éléments indicatifs établis par l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui figurent dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation VI économique du transport aérien international* ;

5. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement de l'infrastructure et de la capacité de l'aviation à la hauteur du niveau de croissance prévu du trafic ~~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 dans les pays en développement ; **[Mis à jour pour refléter des modifications apportées en Appendice C]**

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il le juge dans l'intérêt des travaux 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, conformément au Doc 9482, *Instructions pour les groupes d'experts du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite* ; **[Mis à jour pour expliciter les instructions]**

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 orientations 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, ainsi que 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 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 de base sur lesquels ils sont fondés ;

12. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A38-14~~ A39-15. **[Modification rédactionnelle]**

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 pour son développement futur,

Considérant que l'action multilatérale visant à libéraliser le transport aérien international, en particulier l'échange multilatéral le plus large possible ~~des droits commerciaux~~ de droits de trafic sur une base multilatérale, reste l'un des buts de l'Organisation, **[Mis à jour pour clarifier l'intention avec un libellé plus précis]**

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, incluant des exemples de clauses et des modèles d'accord sur les services aériens,

Considérant qu'il est nécessaire d'amplifier la dynamique et le soutien relatifs à l'élaboration future d'un accord multilatéral moderne et plus ambitieux entre les États membres en renforçant la compréhension des avantages et des enjeux de la libéralisation, **[Nouveau texte pour tenir compte de la note A40 WP/16-EC/1, cf. paragraphe 11 à la page A-5]**

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 que le respect universel de l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux* (ATSAI), de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Convention de Montréal de 1999), de la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Convention du Cap) et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, et d'autres instruments de l'OACI régissant le transport par voie aérienne peut faciliter la réalisation des objectifs de l'Organisation et y contribuer, **[Mis à jour pour tenir compte des Conventions de Montréal et du Cap, cf. paragraphe 4 à la page A-4]**

Considérant qu'il y a lieu de tenir dûment compte de l'intérêt des consommateurs dans le développement ~~de la des~~ politiques et ~~la des~~ réglementations en matière de transport aérien international, **[Modification rédactionnelle]**

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, notamment le principe consistant à accorder une attention particulière aux intérêts et aux besoins des pays en développement ;
3. *Prie instamment* les États membres de s'abstenir d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales propres à nuire au développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international, et de veiller à ce que des politiques et des législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans tenir dûment compte de ses caractéristiques particulières ;
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, à la Convention du Cap et son Protocole et à d'autres instruments de l'OACI régissant le transport aérien international, d'envisager d'urgence de le devenir ; **[Modification rédactionnelle avec l'ajout de la Convention du Cap]**

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~~ *de services de fret aérien, notamment ceux qui favorisent le commerce électronique ; [Mis à jour pour tenir compte de la tendance du marché]*
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, ainsi que 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 de l'OACI sur la protection des consommateurs dans les politiques et les pratiques réglementaires et opérationnelles, notamment en cas de perturbations majeures aux aéroports ou auprès des compagnies aériennes, de tenir l'OACI informée des expériences acquises ou des problèmes rencontrés dans leur application ; *[Mis à jour pour tenir compte de la décision récente du Conseil]*
10. *Encourage* les États membres à *continuer de* 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 ; *[Modification rédactionnelle]*
11. *Demande* au Conseil d'entreprendre des travaux supplémentaires pour mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation, et des obstacles à l'ouverture des marchés, tant du point de vue du transport des passagers et des services de fret, notamment *afin de déterminer les besoins en assistance des États membres pour la poursuite de la libéralisation ; [Nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/16-EC/1]*
- ~~11.2. *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, de continuer à renforcer le dialogue et l'échange d'informations entre les États membres et l'industrie, en tenant compte des objectifs de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international, ainsi que de~~
~~concernant l'expérience et des les réalisations passées des États, notamment les accords existants de libéralisation de fret aérien l'accès aux marchés conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que l'applicabilité et la pertinence des traités multilatéraux de droit aérien existants des diverses~~

~~propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ; [Mis à jour pour tenir compte de la note A40-WP/16-EC/1]~~

1213. *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 des 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 ;

1314. *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,

Considérant que la réalisation d'objectifs de développement par 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 d'une compagnie aérienne d'un ou de plusieurs autres États faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à cet autre ou ces autres États 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 poursuivre l'élaboration de la Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, qui vise à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base multilatérale ~~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 ;~~ ; *[Mis à jour pour tenir compte de A40-WP/16-EC/1, avec suppression de texte obsolète]*
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 dans les arrangements réglementaires et concurrence

L'Assemblée,

Considérant que certaines contraintes économiques, financières et opérationnelles introduites unilatéralement au niveau national menacent la stabilité du transport aérien international et tendent à y créer des pratiques commerciales discriminatoires et injustes ; elles pourraient être incompatibles avec les principes fondamentaux de la Convention et avec le développement ordonné et harmonieux du transport aérien international,

Considérant que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour les États afin de 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 noter que la concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation des services de transport aérien international ;
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 suivant 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 les principes fondamentaux de concurrence loyale et équitable, de non-discrimination, de transparence, d'harmonisation, de compatibilité et de coopération énoncés dans la Convention et intégrés dans les politiques et les orientations de l'OACI ;
5. *Demande* au Conseil de créer 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 en matière de transport aérien international ;
6. *Demande* au Conseil de continuer de suivre l'évolution du domaine de la concurrence dans le transport aérien international et d'actualiser, lorsque c'est nécessaire, les politiques et les éléments d'orientation pertinents de l'OACI.

Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que 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,

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 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 les 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'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 ; [**Modification rédactionnelle**]
 - 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 techniques consommables, sur le revenu des entreprises de transport aérien international, ainsi que sur la vente ou l'utilisation de tels services, peut avoir un impact économique et concurrentiel négatif sur les opérations de transport aérien international,

Considérant que la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, énoncée dans le Doc 8632, 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 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 A39-140-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*), [**Modification rédactionnelle**]

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

1. *Prie instamment* les États membres de suivre la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* figurant dans le Doc 8632 et de s'abstenir 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 l'évolution de la situation et à actualiser ses politiques s'il y a lieu.

APPENDICE C

Économie des aéroports ~~Aéroports et des services de navigation aérienne~~ [Modification rédactionnelle]

Section I. Politique en matière de redevances

L'Assemblée,

Considérant que l'article 15 de la Convention établit la base pour l'application et la divulgation des redevances pour les aéroports et les services de navigation aérienne,

Considérant que la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, énoncée dans le Doc 9082, 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 ~~A39-1~~ A40-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 la Résolution ~~A39-2~~ A40-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 — Changements climatiques*, [Modification rédactionnelle]

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 des aéroports et services fournis, et quant aux méthodes permettant d'y parvenir, [Modification rédactionnelle – sans objet en français]

~~*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 la mise en œuvre, [Déplacé à la Section II, page A-14]~~

Considérant que des États membres ont demandé à l'Organisation de fournir conseils et orientations destinés à encourager un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne, conformément aux politiques de l'OACI, tout en maintenant l'équilibre entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs de services d'aéroport et de services de navigation aérienne d'une part et ceux des autres usagers d'autre part, [deux paragraphes des considérants de la section II, page A-13, ont été transférés ici et regroupés en un paragraphe avec des éclaircissements]

Considérant que le Conseil a adopté des orientations de politique sur la ventilation des coûts du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour assurer le traitement équitable de tous les usagers susceptibles de tirer réellement parti des services GNSS, [déplacé de la Section II, page A-13, avec des éclaircissements],

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 énoncés à l'article 15 de la Convention et les politiques de l'OACI telles qu'elles figurent 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 ; **[Modification rédactionnelle]**
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 énoncés dans le Doc 9082, afin d'en assurer le respect par les aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne ;
6. *Prie instamment* les États membres de veiller à mettre en œuvre la politique en vigueur de l'OACI sur le recouvrement des coûts des mesures et des fonctions de sûreté assurées par les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne, figurant dans 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 ; **[Modification rédactionnelle – sans objet en français]**
7. *Prie instamment* les États membres de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services de navigation aérienne multinationaux et d'envisager de suivre les orientations de politique de l'OACI sur la ventilation des coûts du GNSS ; **[déplacé du paragraphe 4, Section II, page A-14]** ~~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 des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).~~ **[Déplacé au paragraphe 6, Section II, page A-14, sauf la partie sur les fonctions de supervision, déplacée au paragraphe 9, Section I, page A-12]**
8. *Demande* au Conseil de continuer à mettre à jour, si nécessaire, les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, en vue de contribuer à renforcer l'efficacité et à améliorer le rapport coûts-avantages dans la prestation et l'exploitation des services d'aéroport et de navigation aérienne, ainsi qu'à assurer une solide coopération entre fournisseurs et usagers ; **[déplacé du paragraphe 5, Section II, page A-14 avec de petites corrections]**
9. *Demande* au Conseil de continuer de mettre à jour, si nécessaire, les orientations sur le financement de fonctions de supervision appropriées et sur l'imputation des coûts du GNSS, ainsi que de tenir compte du recouvrement des coûts liés à la prestation d'une assistance météorologique aéronautique (MET) à l'aviation civile internationale ; **[déplacé du paragraphe 6, Section II, page A-14 (avec**

suppression du texte obsolète) et du paragraphe 7, Section I, page A-12 ; le texte sur le recouvrement des coûts de l'assistance MET a été ajouté pour tenir compte des travaux de l'ANC et de l'ATC ;

10. *Demande* au Conseil de continuer de promouvoir les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, afin de mieux sensibiliser les États membres et leurs services d'aéroport et de navigation aérienne, et de renforcer leur mise en œuvre. *[Déplacé du paragraphe 7, Section II, page A-11 dans la version anglaise]*

Section II. ~~Économie et gestion~~ Gestion et financement de l'infrastructure d'aviation *[mis à jour pour représenter le contenu de cette section]*

L'Assemblée,

~~Considérant que les coûts globaux de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne continuent vont continuer d'augmenter pour traiter des volumes croissants de trafic, *[texte obsolète]*~~

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, *[déplacé à la Section I, page A-11, et regroupé avec le paragraphe des considérants ci-dessous]*~~

~~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, *[déplacé à la Section I, page A-11, et regroupé avec le paragraphe des considérants ci-dessus]*~~

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, *[Modification rédactionnelle sans incidence en français]*

Reconnaissant la nécessité de consentir des investissements importants à long terme au développement et à la modernisation de l'infrastructure d'aviation de qualité, correspondant au niveau de croissance prévu du trafic, en incluant les besoins futurs des nouveaux arrivés, *[nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/17-EC/2]*

Considérant que l'industrie de l'aviation a assumé une grande majorité des coûts de sa propre infrastructure, sans avoir été financée par des taxes, des investissements publics ou des subventions *[nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/17-EC/2]* 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, *[déplacé à la Section I, page A-11]*

Considérant que le développement de l'infrastructure du transport aérien et du Plan mondial pour la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) exige des justifications par des études de rentabilité pour obtenir des fonds et financer la mise en œuvre, **[déplacé de la Section I, page A-11]**

Rappelant que la *Déclaration et le Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* ont été adoptés dans le cadre du Plan d'action de Lomé (2017-2019) de l'Union africaine au troisième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/3) tenu à Abuja (Nigéria) en novembre 2017, **[nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/17-EC/2]**

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~~ d'établir une bonne gouvernance, par exemple en créant des cadres institutionnels, juridiques et réglementaires propices, d'adopter une démarche fondée sur les données, et assurer la coopération et la prise de décisions compatibles entre les services de transport et les autres ministères aux portefeuilles connexes, afin de créer un élan solide qui encouragera les investissements dans l'infrastructure aéronautique ; **[nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/17-EC/2]**

4. *Prie instamment* les États membres de mettre sur pied des programmes et des plans nationaux et/ou régionaux d'infrastructure aéronautique, qui seront alignés et intégrés au développement équilibré approprié des modes de transport, liés aux stratégies et cadres nationaux et/ou régionaux de développement, tout en s'harmonisant au cadre économique et financier international ~~coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique de l'OACI concernant l'imputation des coûts du GNSS ;~~ **[déplacé au paragraphe 7, Section I, page A-12]**

5. *Encourage* les États membres à établir un environnement d'investissement transparent, stable et prévisible afin d'appuyer le développement d'infrastructures aéronautiques, par exemple en attirant la participation d'acteurs intéressés, en diversifiant les sources d'investissement et en rehaussant le rôle du secteur privé, en encourageant notamment les investissements privés, les réformes commerciales, les initiatives de financement privées, le partenariat public-privé et autres mesures d'incitation ; **[nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/17-EC/2]** ~~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,~~ **[déplacé au paragraphe 8, Section I, page A-12 avec de petites corrections]**

6. *Demande* au Conseil de continuer à établir et à mettre à jour, si nécessaire, des orientations et des outils de financement pour le développement et la modernisation d'infrastructures aéronautiques de qualité, sous forme notamment de mécanismes à l'appui d'améliorations opérationnelles décrites dans les modules ASBU **[déplacé du paragraphe 7, Section I, page A-12]** ~~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,~~ **[déplacé au paragraphe 9, Section I, page A-12 avec suppression du texte obsolète]**

7. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir et à appuyer les activités de suivi pertinentes afin de mettre en œuvre la *Déclaration et le Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique* dans le cadre des arrangements existants, en particulier le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). **[Nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/17-EC/2]** ~~de promouvoir les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage et les éléments indicatifs connexes, afin de mieux sensibiliser les États membres et leurs services d'aéroport et de navigation aérienne, et de renforcer leur mise en œuvre. [Déplacé au paragraphe 10, Section I, page A-13].~~

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, **[Modification rédactionnelle]**

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

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 d'en rendre compte,

Considérant que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à recueillir des données et des statistiques pertinentes et à les analyser 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 pour 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 de les utiliser comme outil important pour la croissance sûre et ordonnée de services de l'aviation civile internationale exploités de manière saine et économique,

Reconnaissant que l'analytique de données sur l'aviation connaît des transformations avec une vitesse et une quantité croissantes de données et de nouvelles techniques d'analyse en pleine évolution, **[nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/19-EC/4]**

~~Considérant~~ *Reconnaissant* que l'OACI a poursuivi ses efforts pour rendre les processus ayant trait aux données et aux statistiques sur l'aviation efficaces et efficients grâce à l'élaboration d'un ensemble d'outils électroniques et à l'établissement de connaissances spécialisées sur les technologies émergentes pour tenir compte des mégadonnées potentielles, afin de répondre à l'évolution des besoins des États membres, **[ditto]**

1. *Prie instamment* les États membres de désigner des points de coordination pour les données et les statistiques 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 ;~~ **[texte obsolète]**

3. *Demande* au Conseil, en faisant appel s'il y a lieu à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les données et les statistiques, notamment les mégadonnées, 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 et 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 ; **[mis à jour pour tenir compte de la note A40-WP/19-EC/4]**

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, incluant s'il y a lieu des mégadonnées ; **[ditto]**
- b) de prendre des dispositions, sur une base appropriée, pour qu'une assistance soit apportée sur demande aux États membres par l'OACI, afin d'améliorer les données et les statistiques sur l'aviation civile, leur analyse et les comptes rendus statistiques à l'Organisation ;
- c) ~~d'élaborer un processus permettant~~ de continuer à recueillir, à traiter et à analyser les données d'aviation, notamment les mégadonnées, tout en assurant 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 ; **[ditto]**
- d) de disséminer et de partager avec les États membres des données d'aviation présentant un intérêt commun dans le transport aérien, ~~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. **[ditto]**

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 économique 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, [Modification rédactionnelle pour supprimer les redondances]~~

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~~ continuer à 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 ; *[nouveau texte pour tenir compte de la note A40-WP/20-EC/5]*
3. *Demande* au Conseil de continuer de renforcer l'exactitude des prévisions en améliorant les méthodes de prévision et en recourant aux mégadonnées ~~d'élaborer des méthodes et procédures de prévisions et de les améliorer. [ditto]~~

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~~ le manque critique d'informations économiques fiables sur le rôle de plus en plus important de l'aviation dans les économies nationales, partout dans le monde, *[Modification rédactionnelle]*

Considérant que les études économiques menées par l'OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international ont rehaussé la neutralité et 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 de~~ de mettre la dernière main au cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) et de valider le rapprochement de différentes données pour mesurer les incidences directes ~~pour la mesure économique de l'activité de l'aviation sur l'économie nationale conformément au Système de comptabilité nationale,~~ 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 ; *[mis à jour pour tenir compte de la note A40-WP/21-EC/6]*

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 ; *[Modification rédactionnelle]*

3. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodologies et des procédures pour ~~l'évaluation de~~ mesurer ~~l'impact~~ les incidences indirectes et secondaires de l'activité aéronautique sur l'économie nationale, ~~économique de nouvelles mesures, les analyses coûts avantages et coût efficacité, et l'élaboration d'~~ ainsi que des orientations sur les bilans de rentabilité, les analyses coûts-avantages, les analyses de l'impact économique et les analyses coût-efficacité pour répondre aux besoins de l'Organisation, des groupes régionaux de planification régionale de la navigation aérienne, et à d'autres activités de l'Organisation ; *[mis à jour pour compte des notes A40-WP/18-EC/3 et A40-WP/21-EC/6]*

4. *Demande* au Conseil de suivre l'évolution de la situation, 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 un élément intégral du transport aérien international qui est de plus en plus affecté par le cybercommerce,

1. *Prie instamment* les États membres de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'ils formulent une politique 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.