



OACI

Doc 10221, A42-EC

ASSEMBLÉE
QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMMISSION
ÉCONOMIQUE

RAPPORT

*Approuvé par la Commission économique de l'Assemblée
et publié sous l'autorité du Secrétaire général*



OACI

Doc 10221, A42-EC

ASSEMBLÉE
QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

Montréal, 23 septembre – 3 octobre 2025

COMMISSION
ÉCONOMIQUE

RAPPORT

*Approuvé par la Commission économique de l'Assemblée
et publié sous l'autorité du Secrétaire général*

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 10221, *Rapport de la Commission économique*

Commande n° : 10221
ISBN 978-92-858-0052-9

© OACI 2026

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



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

MONTRÉAL, 23 SEPTEMBRE – 3 OCTOBRE 2025

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Généralités	1
Ordre du jour et organisation des travaux.....	1
Rapport sur l'ordre du jour	
Point 26: Développement économique du transport aérien.....	2
Point 27: Autres questions à examiner par la Commission économique	36
Liste des résolutions	
26/1: Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien	17
(renumérotée A42-26)	

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. La Commission économique a tenu trois séances le 25, le 27 septembre et le 1^{er} octobre 2025.

2. M. Silas Udahemuka (Rwanda) a été élu Président de la Commission à la première séance plénière de l'Assemblée. À sa première séance, la Commission a élu M. Tiago Pereira (Brésil) Premier Vice-Président et Mme Ana Vieira da Mata (Portugal) Deuxième Vice-Présidente.

3. Le secrétaire de la Commission était M. Mohamed Khalifa Rahma, Directeur du transport aérien. Les secrétaires adjoints étaient M. P. Alawani, Chef de la Section du cadre de réglementation économique, M. A. Sainarayan, Chef de la Section des données sur l'aviation et de l'analyse, et Mme J. Zorbas, Chef de la Section du financement collectif, qui relèvent tous les trois de la Direction du transport aérien, Développement économique. Les sous-secrétaires étaient M. C. Robinson, Mme R. Ismail, M. A. Combes, Mme J. Diaz de Leon, Mme J. Zabrodska et M. B. Taghipour Hajiabadi.

Ordre du jour et organisation des travaux

4. Les points renvoyés à la Commission par la plénière ont été examinés, à savoir les points 26 et 27 :

Point 26 : Développement économique du transport aérien

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique

5. Les documents examinés par la Commission peuvent être consultés sur le site web de l'OACI à l'adresse suivante : [https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Working-Papers-by-Number?Category=\(EC\)](https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Working-Papers-by-Number?Category=(EC)). La Commission a effectué tous ses travaux en séance plénière. Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont présentées séparément.

Point 26 : Développement économique du transport aérien***Libéralisation et réglementation du transport aérien international (partie I)***

26.1 La note A42-WP/409 révision n° 1, présentée par l'Argentine avec le parrainage du Belize, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, du Costa Rica, d'El Salvador, de l'Équateur, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Nicaragua, du Panama, du Paraguay et de l'Uruguay, propose l'élaboration d'un accord multilatéral de création d'un ciel unique pour les États membres de la région Amérique du Sud (SAM), qui serait d'abord signé par les États membres du Marché commun du Sud (MERCOSUR) et les États associés. Invoquant à l'appui les réformes fondées sur le concept de « ciel ouvert » menées avec succès par l'Argentine, la note met en exergue les avantages de la libéralisation du transport aérien. L'Assemblée est invitée à prendre acte de cette initiative, à charger le Conseil de promouvoir les accords ciel ouvert régionaux et à envisager la création de groupes de travail chargés d'élaborer des modèles d'accord pour les régions de l'OACI.

26.2 Dans la note A42-WP/421, le Bangladesh a fait part de ses préoccupations concernant la surveillance réglementaire limitée de la tarification des billets d'avion, en particulier dans les pays en développement où l'accessibilité financière du transport aérien reste au cœur des priorités de la population. Il insiste également sur la nécessité d'assurer d'une supervision économique proportionnée pour éviter les fortes majorations de tarif en période de grande affluence, dans les situations d'urgence et sur les routes en monopole, sans pour autant compromettre la latitude commerciale des transporteurs aériens. S'inspirant des orientations générales de l'OACI, il a proposé dans sa note que les États adoptent des mécanismes de supervision économique modernes et équilibrés qui favorisent la transparence, la tarification éthique et la protection des consommateurs. L'Assemblée est invitée à encourager les États à moderniser leur législation relative à l'aviation et à demander à l'OACI d'actualiser les orientations sur les pratiques tarifaires équitables et transparentes.

26.3 La note A42-WP/178, présentée par le Brésil avec l'appui de 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)¹, porte sur le mandat confié à l'OACI en vertu de la résolution A41-27 de l'Assemblée pour faire progresser la libéralisation de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien. Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a conclu que la convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien ne pouvait être présentée sous sa forme actuelle. Les États qui ont participé à l'enquête sont cependant conscients des avantages potentiels d'une telle convention. Les États n'ayant pas tous la même volonté d'adhérer à la convention, la note propose l'élaboration d'un instrument type dans le cadre du modèle d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI. La note recommande en outre d'amender la section II de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* afin que le Conseil soit prié d'élaborer, dans le cadre du TASA, un modèle d'instrument multilatéral sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

26.4 Dans la note A42-WP/305, la République dominicaine et 16 États membres de la CLAC² ont relaté leur expérience dans la mise en œuvre d'une politique d'aviation progressive, conforme aux principes de libéralisation de l'OACI. La note de travail décrit sept importantes mesures de réforme qui se sont traduites par des améliorations mesurables sur les plans de la connectivité, de la croissance du trafic et de la compétitivité. Elle fait valoir que la libéralisation, lorsqu'elle s'accompagne d'un cadre réglementaire solide, de politiques publiques inclusives et d'une vision stratégique du développement, peut être un moteur

¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Uruguay.

² Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.

efficace du développement économique, de l'intégration régionale et de la promotion du tourisme. L'Assemblée a été invitée à encourager les États à envisager l'adoption d'approches progressives de la libéralisation et à demander au Conseil de continuer à élaborer des lignes directrices, des études et des mécanismes de coopération technique pour aider les États membres à concevoir et à mettre en œuvre des politiques d'aviation conformes aux objectifs stratégiques de l'Organisation.

26.5 Par la note A42-WP/255, le Qatar a réaffirmé son soutien au Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI et ses efforts pour faire progresser la libéralisation du transport aérien international. La note a souligné l'importance des outils de facilitation tels que le TASA, la modernisation juridique et le renforcement des capacités pour garantir des progrès inclusifs, significatifs et durables dans la libéralisation pour tous les États membres. L'Assemblée a été invitée à réaffirmer le rôle de chef de file de l'OACI dans la libéralisation du transport aérien international, à encourager la participation active des États membres aux initiatives menées par l'OACI et à demander au Conseil et au Secrétariat de poursuivre les travaux par l'intermédiaire de l'ATRP et d'autres organes pour faire progresser la libéralisation et renforcer les mécanismes de soutien.

26.6 Dans la note A42-WP/463, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de neuf États membres³ de la CLAC, a demandé à l'OACI d'élaborer des outils et des méthodologies pour garantir que la libéralisation du transport aérien favorise une croissance équitable et ne renforce pas les disparités économiques et technologiques existantes entre les États. La note a souligné que si la libéralisation vise à favoriser l'égalité des chances, les déséquilibres structurels dans le développement du secteur de l'aviation empêchent les États moins avancés d'en tirer profit. La République bolivarienne du Venezuela a proposé que l'OACI entreprenne des analyses approfondies et fournisse des orientations pour favoriser une concurrence loyale et un développement inclusif. L'Assemblée a été invitée à demander au Conseil d'adopter des mesures et des outils de suivi qui favorisent une libéralisation non discriminatoire alignée sur les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago).

26.7 Dans la note A42-WP/125, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de ses 54 États membres⁴, a fait état des progrès accomplis et des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du marché unique africain du transport aérien (SAATM). La CAFAC a invité l'Assemblée à encourager l'OACI à accélérer la révision du TASA et à soutenir la coopération internationale pour combler les lacunes en matière de capacités au sein des États membres, afin de faire progresser la libéralisation durable du transport aérien en Afrique.

26.8 La Commission a pris note des propositions des notes A42-WP/409 et A42-WP/125, visant à faire progresser la libéralisation du transport aérien régional, et s'est félicitée des efforts de libéralisation en cours aux niveaux national et régional, compte tenu des avantages significatifs qu'ils peuvent apporter du point de vue de la connectivité aérienne et du développement économique. Elle a soutenu la proposition visant à ce que l'OACI poursuive son engagement dans la promotion des cadres de libéralisation régionale par une sensibilisation accrue, des initiatives de renforcement des capacités, le partage des meilleures pratiques et la révision du TASA. Elle a souligné que les États disposent de suffisamment d'outils dans les structures existantes et qu'il n'est pas nécessaire de créer de nouveaux groupes de travail sur cette question. Elle a donc recommandé que les initiatives liées à la promotion de la libéralisation régionale et au comblement des lacunes en matière de capacité continuent d'être prises en compte dans le futur programme

³ Belize, Bolivie (État plurinational de), Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque et Nicaragua

⁴ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

de travail de l'OACI et a prié instamment les États membres de contribuer activement aux efforts en cours liés à l'examen actuel des clauses types dans le TASA.

26.9 La Commission a pris note des préoccupations soulevées dans la note A42-WP/421, en particulier l'inquiétude croissante concernant l'accessibilité des tarifs aériens pendant les périodes de pointe et les périodes d'urgence. Toutefois, la plupart des États ont souligné qu'une surveillance réglementaire de la tarification des billets d'avion irait à l'encontre des principes de libéralisation du transport aérien et ont recommandé de concentrer les travaux de l'OACI sur la révision du TASA afin de renforcer les cadres réglementaires établissant des pratiques tarifaires équitables, transparentes et concurrentielles. Certains États ont exprimé le besoin d'obtenir davantage d'informations sur la question de l'accessibilité des tarifs aériens et de la transparence des pratiques tarifaires. La Commission a demandé au Conseil de poursuivre ses efforts, dans le cadre de la révision du TASA, pour renforcer les orientations politiques en faveur de pratiques tarifaires équitables, transparentes et concurrentielles.

26.10 La Commission a examiné la note A42-WP/178, qui traitait du rôle de l'OACI dans la libéralisation de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien. La majorité des États membres ont exprimé leur soutien à l'élaboration d'un instrument multilatéral type sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien dans le cadre du TASA, la majorité d'entre eux ont aussi souligné que l'enquête sur les obstacles à l'accès au marché menée par l'ATRP n'avait pas permis de déterminer les préférences des États en la matière. En outre, l'ATRP avait indiqué, à sa dix-septième réunion, que les travaux d'élaboration d'un projet de convention sur les investissements étrangers dans les entreprises de transport aérien, dans sa forme actuelle, n'étaient pas réalisables. En conséquence, la Commission est convenue que des données supplémentaires étaient nécessaires et que, par la suite, les groupes de travail respectifs devraient poursuivre leurs travaux afin d'étudier l'inclusion d'instruments types facultatifs dans le cadre du TASA pour tenir compte des différents niveaux de préparation et de volonté.

26.11 La Commission a pris acte des expériences nationales présentées dans les notes A42-WP/305 et A42-WP/255, qui mettaient en évidence les avantages d'une libéralisation progressive du transport aérien international. Elle a constaté que les deux notes de travail démontraient comment la libéralisation, lorsqu'elle est soutenue par des cadres réglementaires solides et des politiques inclusives, pouvait favoriser la croissance économique, l'intégration régionale et l'amélioration de la connectivité aérienne. À la lumière de ces contributions, la Commission a recommandé que le Conseil et le Secrétariat continuent de faire progresser les efforts de libéralisation et d'encourager les États membres à apporter des contributions actives et à participer aux initiatives dirigées par l'OACI. En particulier, les travaux menés par l'ATRP visant à promouvoir la libéralisation progressive du transport aérien ont été encouragés. Il a en outre recommandé à l'OACI de renforcer l'assistance technique, le renforcement des capacités et les initiatives de coopération afin d'aider les États membres à formuler et à mettre en œuvre des politiques de transport aérien alignées sur les objectifs stratégiques de l'Organisation.

26.12 Lors de l'examen de la note A42-WP/463, certains États se sont déclarés préoccupés par le fait que, dans certains cas, la libéralisation n'offrait pas des chances égales en matière de concurrence sur le marché. Dans l'ensemble, la Commission s'est déclarée favorable à la nécessité d'assurer une concurrence loyale entre les États, étant donné que de nombreux effets positifs peuvent être tirés de la libéralisation du transport aérien. Toutefois, la majorité des États n'étaient pas favorables à la proposition

visant à élaborer des mesures et des outils pour surveiller et assurer une libéralisation équitable, et non discriminatoire, du transport aérien.

Libéralisation et réglementation du transport aérien international (partie 2)

26.13 Par la note A42-WP/141, le Brésil a proposé que l'Assemblée demande au Conseil et au Secrétariat de poursuivre systématiquement l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* dans tous les domaines de l'ordre du jour de l'OACI. La proposition appelle à l'intégration des considérations de développement économique dans les activités, programmes, politiques et cadres de l'OACI, y compris l'établissement de normes, la mise en œuvre de programmes des travaux et la planification d'événements. Le Brésil a également recommandé d'adopter un programme cohérent et transversal, avec des résultats ciblés pour le triennat 2026-2028, et d'aborder les objectifs à long terme par le biais de la septième Conférence mondiale du transport aérien (ATConf/7) en 2026, en garantissant une approche globale des efforts de développement économique de l'OACI.

26.14 Dans la note A42-WP/144 révision n° 1, l'Inde a fait part de ses préoccupations concernant les pratiques discriminatoires alléguées d'attribution de créneaux dans les aéroports à capacité limitée des pays développés, qui vont à l'encontre du principe de l'égalité des chances consacré par la Convention de Chicago. Malgré des accords bilatéraux libéraux sur les services aériens (ASA), les transporteurs des pays en développement sont souvent confrontés à un accès limité ou non viable aux créneaux préférentiels, ce qui annule de fait leurs droits de trafic. La note a mis en évidence des obstacles systémiques tels que la tarification élevée sur le marché secondaire, les droits acquis, la relégation des nouveaux venus sur le marché dans des pools non viables, les accords monopolistiques d'assistance en escale et les politiques restrictives des agents généraux de vente qui désavantagent certains transporteurs aériens. L'Inde a demandé à l'OACI d'élaborer des éléments indicatifs pour un cadre efficace d'attribution de créneaux et des orientations sur la promotion de conditions d'exploitation commerciale non discriminatoires dans les aéroports internationaux afin de garantir un accès véritable au marché pour tous les États membres.

26.15 Dans la note A42-WP/180, présentée par la République de Corée, le pays a proposé la mise au point d'indicateurs de suivi normalisés pour l'évaluation de la concurrence loyale et la protection des consommateurs dans le transport aérien international. Sur la base d'outils récents de développement des marchés et d'analyse tels que l'indice Herfindahl-Hirschman, il est souligné qu'il y aurait lieu de déployer des efforts sous l'égide de l'OACI en vue de définir des indicateurs normalisés permettant de renforcer l'objectivité et la cohérence de l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes dans le domaine du suivi de la concentration du marché, de la concurrence et du bien-être des consommateurs, au-delà des modèles universitaires. L'Assemblée a été invitée à envisager de lancer l'élaboration de tels indicateurs, d'encourager l'échange de meilleures pratiques et d'étudier leur intégration dans les éléments indicatifs connexes de l'OACI.

26.16 Dans la note A42-WP/89, le Royaume-Uni a proposé de transformer le TASA en une « boîte à outils » complète et aux facettes multiples, suivant une stratégie de « manuel de négociation », afin qu'il reste adapté à sa fonction, ainsi que d'aider les États à améliorer et à libéraliser leurs ASA bilatéraux et multilatéraux. Il était recommandé de charger le groupe de travail 4 (WG 4) de l'ATRP de superviser cette initiative dans le cadre de sous-groupes spécialisés, avec pour objectif la présentation d'un plan et d'une structure de projet mi-2026 au plus tard. L'Assemblée a été invitée à approuver l'approche, à charger le WG4 de poursuivre ses travaux et à encourager la participation active des États membres de

manière à faire en sorte que le TASA reste extensif, souple et aligné sur la *Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international*.

26.17 Dans la note A42-WP/99, le Royaume-Uni a proposé un cadre thématique et une approche multi-format pour l'organisation de la Conférence ATConf/7. Il était souligné dans cette note qu'il importait de veiller à ce que la participation soit large et ouverte, et à ce que viennent à la fois les parties prenantes de l'aviation habituelles et de nouveaux acteurs en essor. Pour favoriser une planification efficace de l'ATConf/7 et sa réussite, le Royaume-Uni a recommandé que soit créé un groupe de travail spécialisé au sein de l'ATRP.

26.18 Présentée par les États-Unis avec le soutien de l'Union européenne (UE) et de ses États membres⁵, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile⁶ (CEAC), ainsi que de l'Association du transport aérien international (IATA) et du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), la note A42-WP/129 portait sur les initiatives visant à mieux faire respecter l'article 15 de la Convention de Chicago, qui établit les principes de transparence et de non-discrimination dans l'application des redevances d'usage pour l'aviation civile internationale. Il y était question des activités menées par l'ATRP, en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP), pour élaborer des éléments indicatifs, un projet de lettre aux États et une proposition de processus pour l'examen, par le Conseil, des préoccupations soulevées par les États concernant l'application de l'article 15. Les États-Unis ont invité l'Assemblée à appuyer l'établissement des éléments indicatifs et de la lettre aux États dans leurs versions finales, ainsi que leur diffusion rapide.

26.19 La note A42-WP/242, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), portait sur la nécessité de moderniser les cadres politiques relatifs aux créneaux aéroportuaires afin de les adapter aux évolutions de la dynamique de l'aviation et des priorités des politiques publiques. Il y était question des domaines clés à prendre en compte pour veiller à ce que la politique en matière de créneaux reste réactive, équitable et adaptée à ses objectifs. L'ACI a souligné qu'il importait de bien clarifier le rôle des exploitants d'aéroports dans le cadre du processus de réglementation et de gouvernance, tout en préservant l'indépendance de la fonction de coordination des créneaux. Il a invité l'Assemblée à encourager les États à participer à la modernisation des meilleures pratiques mondiales en matière de créneaux aéroportuaires et à veiller à ce que la politique d'attribution des créneaux aéroportuaires tienne compte des réalités locales sur le plan des infrastructures et des objectifs plus larges en matière d'aviation et d'économie.

26.20 Dans la note A42-WP/245, l'ACI et l'Éthiopie, avec le soutien du Kazakhstan et de l'Association des services de transport aérien (ASA World), ont décrit les obstacles politiques et fiscaux persistants qui continuaient de limiter la connectivité aérienne et la contribution de l'aviation au développement socio-économique. Ces obstacles sont notamment la libéralisation limitée du transport aérien, une fiscalité discriminatoire, des redevances de concession élevées et des régimes de visa restrictifs. L'Assemblée était invitée à réaffirmer les engagements pris en vertu des résolutions A41-24 et A41-27 de l'Assemblée de l'OACI, et les États encouragés à mettre en œuvre les politiques de l'OACI en matière de fiscalité.

26.21 Présentée par HERMES, l'Organisation arabe du transport aérien (AACO), ASA World, l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association internationale du fret

⁵ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Tchéquie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède.

⁶ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldova, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Royaume-Uni, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

aérien (TIACA), la Société de recherche de transport aérien (ATRS) et l'International Federation of Air Traffic Safety Electronics Association (IFATSEA), la note A42-WP/492 décrivait la nécessité d'adopter une approche réglementaire coordonnée pour favoriser le développement durable et profitable à tous du transport aérien mondial. La déclaration Aviation4All, approuvée par 43 parties prenantes du secteur, détaillait des priorités stratégiques visant à renforcer la résilience économique des systèmes de transport aérien. L'OACI et les États membres étaient invités à approuver et à mettre en œuvre ces principes afin de renforcer les cadres réglementaires qui favorisent un accès équitable, l'efficacité opérationnelle et la prospérité économique à long terme.

26.22 Dans la note d'information A42-WP/574 présentée par le Cameroun, l'État a donné une vue d'ensemble de son initiative visant à établir un cadre structuré de supervision économique du transport aérien. S'appuyant sur une étude diagnostique, la note recense les principales lacunes réglementaires et institutionnelles, et propose des actions prioritaires alignées sur les principes de l'OACI et de la CAFAC. L'initiative tend à améliorer la transparence, l'efficacité du marché et la qualité du service. Le Cameroun a invité l'Assemblée à prendre note de ces développements et à soutenir ses efforts visant à renforcer la supervision économique conformément aux meilleures pratiques internationales.

26.23 Dans la note d'information A42-WP/572, la Chine a fait état de la mise au point d'un cadre analytique complet pour mesurer la contribution du secteur de l'aviation civile à la croissance économique nationale. Au moyen de la recherche et de la collaboration avec des établissements universitaires, la Chine a défini des normes de classification, un profil numérique du secteur et un modèle intersectoriel couvrant plus de 27 000 entités. Les résultats préliminaires indiquent que l'aviation civile a un impact économique croissant et devrait devenir un pilier stratégique. La Chine invite l'OACI et les États membres à examiner ces méthodes à titre de référence pour faire progresser la gouvernance mondiale de l'aviation et le développement durable.

26.24 Dans la note d'information A42-WP/577, la Chine a présenté le modèle « Rattacher le tronc à la branche » (LTB), ainsi que deux plates-formes numériques visant à renforcer l'équité et l'efficacité du transport aérien intérieur. Ces innovations améliorent la connectivité entre les grandes villes et les régions éloignées grâce à des services simplifiés d'enregistrement, de manutention des bagages et de transfert. L'adoption généralisée de cette initiative par les entreprises de transport aérien et les aéroports a donné lieu à une réduction considérable des temps de transfert, un vaste élargissement de la couverture des services et une forte augmentation de la satisfaction des passagers. La Chine invite l'OACI et les États membres à prendre note de ces progrès et à examiner leur pertinence pour le développement du transport aérien mondial.

26.25 La note d'information A42-WP/552 d'ASA World souligne le rôle vital des services d'escale dans l'aviation et l'économie au sens large, bien que cette industrie soit confrontée à des défis économiques et opérationnels tels que la rentabilité limitée, les contraintes de main-d'œuvre et les disparités dans les pratiques commerciales. Elle appelle à des réformes en matière d'octroi de licences, de passation de contrats, de recouvrement des coûts et d'aide à l'investissement afin de renforcer la résilience du secteur et de soutenir la durabilité à long terme de l'écosystème de l'aviation.

26.26 La Commission a examiné les notes A42-WP/141 et A42-WP/492 et s'est déclarée favorable au renforcement du rôle de l'OACI dans la promotion du développement économique du transport aérien grâce à une approche plus intégrée et plus stratégique. Elle a recommandé au Conseil d'incorporer des considérations relatives au développement économique dans le programme de travail et les activités

réglementaires de l'OACI, et de rechercher des cadres cohérents qui renforcent la résilience, l'inclusivité et la prospérité à long terme du secteur.

26.27 La Commission a examiné la note A42-WP/144 concernant la proposition visant à ce que l'OACI élabore des orientations sur des cadres équitables et transparents d'attribution de créneaux et favorise des conditions d'exploitation non discriminatoires dans les aéroports internationaux. Les États membres ont exprimé des points de vue divergents, plusieurs d'entre eux soutenant l'initiative et invoquant la nécessité de s'attaquer aux obstacles systémiques à l'accès au marché, tandis que d'autres ont souligné que l'attribution de créneaux était régie par divers cadres nationaux et régionaux et ont conseillé d'éviter toute normalisation mondiale prématurée. Plusieurs États membres ont notamment souligné que les cadres mondiaux existants de coordination et d'attribution de créneaux fonctionnent efficacement et constituent déjà une base pour des pratiques équitables et transparentes. Il a également été suggéré que l'OACI continue à jouer un rôle de facilitateur dans ce domaine. La Commission est convenue de continuer à examiner la question et a encouragé les parties prenantes à poursuivre le dialogue afin d'étudier les approches possibles dans le cadre politique existant de l'OACI.

26.28 La Commission a examiné la note A42-WP/180 et a constaté l'importance de renforcer le rôle de l'OACI dans la promotion d'une concurrence loyale dans le transport aérien international. Elle a exprimé son appui à la poursuite des travaux du Conseil sur l'élaboration d'orientations en matière de réglementation, d'outils pratiques et d'indicateurs pour soutenir l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes et lutter contre les pratiques anticoncurrentielles. Tout en tenant compte de ces considérations, plusieurs États membres et parties prenantes du secteur ont souligné que la normalisation des cadres réglementaires en matière de concurrence ne reflétait pas nécessairement pleinement la diversité des conditions économiques et juridiques des États. Dans cette optique, il a été recommandé de faire preuve de souplesse et de sensibilité aux spécificités nationales lors de l'élaboration de telles orientations mondiales. La Commission a également encouragé les États membres à partager leurs meilleures pratiques en vue d'améliorer la transparence, la cohérence et l'harmonisation dans l'application des politiques de concurrence.

26.29 Dans son examen de la note A42-WP/89, la Commission a estimé qu'il importait de veiller à ce que les outils de l'OACI utilisés dans les négociations sur les services aériens, en particulier le TASA, restent adaptés à leur objectif et à la dynamique changeante du secteur, y compris aux impératifs de libéralisation. Elle est convenue que les travaux en cours du Conseil devraient être menés de manière structurée afin d'améliorer les instruments existants. Les États membres ont été invités à contribuer activement à cette initiative pour faire en sorte que le cadre qui en résultera reste inclusif, pratique et conforme à la Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international. Si la proposition d'adopter une approche de boîte à outils complète pour ces travaux a reçu un large soutien, la Commission a aussi pris note des réserves exprimées par quelques États membres concernant l'approche globale du processus de révision du TASA, lesquels ont indiqué qu'il y avait lieu de centrer les travaux en cours sur le TASA uniquement sur la révision du document actuel pour l'instant, de façon à pouvoir envisager les étapes suivantes, telles que le développement du TASA sous forme de boîte à outils, ultérieurement. Il a aussi été souligné dans ce contexte que le TASA est non contraignant et devrait conserver une neutralité à l'égard des différentes options présentées.

26.30 La Commission a examiné la note A42-WP/99, décrivant un cadre thématique et un format proposés pour la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7). Les États membres ont largement appuyé cette initiative, soulignant l'importance d'une participation inclusive qui répond à l'évolution de l'environnement du transport aérien. Plusieurs États membres ont fait valoir l'intérêt d'une planification précoce et structurée et ont rappelé la nécessité de mener de larges consultations avec toutes les parties prenantes afin de garantir des résultats concrets, utiles et positifs. La Commission a recommandé

que l'ATRP, en collaboration avec d'autres Groupes d'experts de l'OACI compétents, mette sur pied un groupe de travail spécialisé pour assister le Conseil dans ses préparatifs, qui devraient inclure aussi des consultations avec diverses parties prenantes, afin de garantir la réussite de la Conférence et de produire de bons résultats qui contribueront à la croissance du transport aérien international durant la prochaine décennie.

26.31 La Commission a examiné la note A42-WP/129 et a pris note des efforts de collaboration entrepris par les Groupes d'experts ATRP et AEP-ANSEP pour mettre au point des éléments indicatifs, un projet de lettre aux États et une proposition de processus pour l'examen par le Conseil des préoccupations soulevées par les États concernant les redevances d'usage, comme le prévoit l'article 15 de la Convention de Chicago. Elle a pris acte de l'intérêt des documents proposés pour les activités visant à aider les États membres à mettre en œuvre l'article 15. S'appuyant sur la proposition d'un État membre, la Commission est convenue que le projet d'éléments indicatifs, le projet de lettre aux États et le processus proposé pour l'examen par le Conseil des préoccupations soulevées par les États, devraient être soumis au Comité juridique pour examen juridique dans les plus brefs délais en 2026. La Commission a noté que le moment où le Comité juridique fera cet examen dépendra de la date à laquelle une prochaine réunion du Comité juridique sera convoquée. Elle reconnaît la nécessité pour le Comité juridique de se coordonner avec le groupe de travail n°1 de l'ATRP afin de veiller à ce que le Comité juridique ait le contexte complet en ce qui concerne l'élaboration des projets de documents, notamment la politique économique et les considérations réglementaires applicables. Elle a également pris note des informations communiquées par le Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), qui a indiqué que la Commission juridique, au titre du point 28 de l'ordre du jour, examinera la question de savoir si elle ajoutera ou non un examen juridique des projets de documents au programme des travaux du Comité juridique. En dernier lieu, la Commission a accepté que les États membres aient accès gratuitement à la plateforme Aero Tariffs, y compris à l'application d'analyse comparative.

26.32 La Commission a examiné la note A42-WP/242 et a pris acte des questions soulevées concernant la nécessité de moderniser les cadres de politique d'attribution des créneaux aéroportuaires pour tenir compte de la dynamique de l'aviation et des priorités en matière de politique publique. Plusieurs États membres et acteurs du secteur ont appuyé la note et ont souligné l'importance de l'évolution des politiques en matière d'attribution des créneaux aéroportuaires afin de veiller à ce qu'elles soient équitables, adaptées à l'intérêt du public et en phase avec les circonstances nationales. Cependant, certains États membres n'ont pas appuyé la note, en faisant part de leurs préoccupations quant à son applicabilité et à son alignement sur les cadres nationaux existants. À l'issue des délibérations, la Commission a encouragé les parties prenantes concernées à poursuivre les discussions stratégiques sur la modernisation des pratiques en matière d'attribution des créneaux aéroportuaires, tout en tenant compte des réalités locales en ce qui concerne les infrastructures.

26.33 La Commission a examiné la note A42-WP/245, qui a mis en évidence les obstacles politiques et fiscaux qui continuent de nuire à la connectivité aérienne et à la contribution socio-économique de l'aviation. Les États membres ont mesuré l'importance de relever ces défis et ont réaffirmé les engagements pris en vertu des résolutions de l'Assemblée sur la mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière d'imposition afin d'améliorer la connectivité et de soutenir le développement durable. La Commission a demandé au Conseil de continuer à promouvoir l'utilisation des politiques de l'OACI par les États dans leurs pratiques de réglementation, en particulier en ce qui concerne l'imposition et les

redevances, et d'aider les États membres à faire avancer les réformes de politiques favorables à la mise en place de cadres de transport aérien plus libéralisés et plus équilibrés sur le plan fiscal.

26.34 La Commission a noté les informations figurant dans les notes A42-WP/574, A42-WP/572, A42-WP/577 et A42-WP/552.

Imposition du transport aérien international

26.35 Dans la note A42-WP/374, révision n° 2, Oman a fait part, au nom de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)⁷, de préoccupations au sujet du récent amendement de l'article 8 du Modèle de Convention des Nations Unies concernant la double imposition entre pays développés et pays en développement (le Modèle des Nations Unies), qui permet aux États d'imposer les revenus des entreprises de transport aérien là où elles fournissent leurs services aériens. La note présente cinq principaux arguments qui sous-tendent l'objection de l'OAAC. L'Assemblée a été invitée à réaffirmer le rôle de l'OACI en tant que principale plate-forme de traitement des questions relatives à l'imposition de l'aviation, à soutenir le réexamen de l'amendement, et à demander au Conseil d'en évaluer les incidences et de soulever la question du respect des principes fiscaux de l'OACI auprès des organes compétents des Nations Unies (ONU).

26.36 Dans la note A42-WP/181, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de l'IATA, l'attention est portée sur le recours croissant à des mesures fiscales ciblant l'aviation internationale pour générer des recettes. Cet État a souligné que de telles mesures, qui ne sont pas liées à la fourniture de services propres à l'aviation, sont incompatibles avec les politiques fiscales de l'OACI, risquent de fausser la concurrence sur le marché et imposent des charges disproportionnées aux économies en développement et aux économies tributaires du tourisme. Les États-Unis ont invité l'Assemblée à réaffirmer les principes de l'OACI visant à éviter l'imposition générale du transport aérien international, et à demander au Conseil de soulever la question auprès des organes compétents des Nations Unies et d'autres organisations internationales afin d'empêcher la prolifération de telles pratiques.

26.37 Dans la note A42-WP/267, l'IATA, avec le parrainage de l'IBAC, et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ont exprimé leur préoccupation face aux récentes évolutions dans le domaine fiscal, qui compromettent les politiques établies de l'OACI et l'intégrité des efforts mondiaux au titre de la Convention de Chicago. Il s'agit notamment d'apporter des amendements au Modèle des Nations Unies qui introduit une imposition à la source des revenus des entreprises de transport aérien et l'imposition en hausse de l'utilisation de services de transport aérien international, en particulier à des fins environnementales. L'IATA a souligné la fragmentation croissante des politiques et a prié instamment l'Assemblée d'encourager les États et d'autres organismes des Nations Unies à mettre en œuvre les politiques fiscales de l'OACI et à coordonner leurs actions avec leurs autorités fiscales ou financières compétentes afin d'éviter la double imposition ou l'imposition discriminatoire sur le transport aérien et d'empêcher la prolifération de mesures incohérentes et redondantes qui menacent la connectivité et la durabilité de l'aviation mondiale, et à se conformer à la résolution A41-22 de l'Assemblée, qui précise que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est la seule mesure mondiale fondée sur le marché pour les émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

26.38 La Commission a examiné les notes A42-WP/374 et A42-WP/267, qui traitaient des éléments nouveaux en matière de fiscalité internationale ayant des incidences sur le transport aérien international, y compris l'amendement de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies. La majorité des États membres ont estimé que la question était cruciale, ont fait part de leurs préoccupations

⁷ Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iraq, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Mauritanie, Oman, Palestine, Qatar, République arabe syrienne, Somalie, Soudan, Tunisie et Yémen.

quant à la compatibilité de l'amendement avec les politiques établies de l'OACI en matière d'imposition et à son incidence possible sur la viabilité des services aériens internationaux, y compris les distorsions importantes du marché et les effets néfastes sur le commerce et le tourisme. Un appui général a été exprimé en faveur du maintien du rôle de l'OACI en tant que principale instance pour les questions fiscales touchant l'aviation internationale, mais certains États ont fait valoir que les questions fiscales relevaient aussi d'autres organes des Nations Unies et d'autres entités internationales avec lesquels l'OACI devrait assurer une étroite coordination. Un État a déclaré comprendre qu'il serait important de pouvoir compter sur la contribution des autorités fiscales pour une discussion technique à l'OACI, sans préjuger d'une option ou d'une autre de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies et en tenant compte des points de vue des pays en développement. La Commission a exhorté les États membres à continuer d'appliquer les dispositions du Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, afin d'éviter une double imposition ou une imposition discriminatoire et de maintenir le principe de l'imposition selon l'État de résidence pour le transport aérien international.

26.39 La Commission a examiné la note A42-WP/181, qui abordait les préoccupations concernant l'utilisation croissante de mécanismes d'imposition. Elle est convenue du caractère crucial de la question, notant le risque de distorsion du marché et d'effets disproportionnés sur les pays en développement ou qui dépendent du tourisme. Un État a déclaré que la taxation pouvait être un outil légitime pour contribuer au développement durable dans le monde et aider à atteindre les objectifs sur le plan climatique, mais la majorité a souligné que les principes en matière d'imposition établis de longue date par l'OACI et figurant dans le Doc 8632 devaient être respectés pour éviter que l'aviation internationale ne soit ciblée de manière disproportionnée. La Commission a demandé au Conseil de collaborer avec les organes compétents des Nations Unies et les organisations internationales afin de faciliter la coordination sur cette question. Par ailleurs, il a été noté que le CORSIA devrait être mis à profit en tant que seul mécanisme mondial de mesure du secteur fondée sur le marché pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale aux fins de la réalisation des objectifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement.

Protection des consommateurs

26.40 Dans la note A42-WP/483, la République dominicaine, avec l'appui de 17 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)⁸, a souligné la nécessité pour l'OACI de faire progresser l'harmonisation des droits des passagers du transport aérien international. La note faisait valoir que l'absence d'un instrument international contraignant avait conduit à des protections incohérentes qui nuisent à l'équité et minent la confiance des consommateurs. L'OACI a promu des principes non contraignants, mais de nombreux États n'ont pas les ressources nécessaires pour en assurer une véritable mise en œuvre. La note appelait instamment à la reprise du dialogue, à la coopération technique et à l'élaboration de normes communes afin de garantir une protection équitable et efficace des passagers.

26.41 Dans la note A42-WP/257, l'IATA a souligné le dixième anniversaire des principes de base de l'OACI pour la protection des consommateurs. La note saluait le leadership de l'OACI dans la promotion de la cohérence des règlements et mettait en relief la complexité croissante des régimes de protection des consommateurs en vigueur dans les différents pays. Elle appelait à la réaffirmation des principes de base et proposait l'élaboration d'orientations supplémentaires pour aider à faire face aux nouveaux enjeux, liés notamment aux chevauchements de compétences, aux perturbations massives, à la responsabilité partagée et au rôle des intermédiaires. L'Assemblée a été invitée à appuyer la mise à jour des principes de base afin

⁸ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

d'en préserver la pertinence et l'efficacité, et à déterminer s'il serait utile d'élaborer des orientations pour tenir compte des faits nouveaux survenus depuis 2015.

26.42 La Commission a pris acte des préoccupations soulevées dans la note WP/483 concernant la mise en œuvre inégale de la protection des droits des passagers, en dépit de la disponibilité des principes de base de l'OACI relatifs à la protection des consommateurs. Pour ce qui est de la recommandation préconisant que l'OACI joue un rôle plus actif dans l'élaboration de normes juridiques harmonisées et de lignes directrices sur la protection des consommateurs, un certain nombre d'États membres ont émis l'avis que l'Organisation devrait d'abord rassembler les meilleures pratiques nationales actuelles comme base pour d'éventuelles orientations futures. Si plusieurs États membres ont dit appuyer l'harmonisation des lignes directrices en matière de protection des consommateurs, un État membre a indiqué que les principes de base restaient adéquats et que d'autres normes juridiques harmonisées et orientations n'étaient peut-être pas nécessaires à ce stade. La Commission a donc encouragé l'OACI à continuer de promouvoir le dialogue, de renforcer la coopération technique et d'engager les parties prenantes à soutenir une protection des passagers équitable et efficace.

26.43 La Commission a examiné la note WP/257 et constaté l'appui en faveur d'un examen des principes de base pour en assurer la pertinence continue. Elle a aussi noté que plusieurs États membres appuyaient l'élaboration de meilleures pratiques complémentaires afin de favoriser l'application cohérente des règlements relatifs aux consommateurs entre les juridictions. Il a été émis l'avis que ces meilleures pratiques devraient tenir compte des enseignements tirés et des points de vue des passagers et permettre une mise en œuvre pratique. Des préoccupations ont été exprimées sur la complexité du traitement des risques juridictionnels, tels que l'application extra-territoriale et la duplication réglementaire, vu le caractère transfrontalier des vols internationaux et les difficultés que pose la définition des « circonstances extraordinaires ». Il a été convenu que toute réflexion sur la responsabilité partagée ne devrait pas porter sur l'indemnisation ou la responsabilité, étant donné que les prestataires de services autres que les compagnies aériennes n'entretiennent pas de relations contractuelles directes avec les passagers, mais plutôt sur la manière d'inciter toutes les parties prenantes à collaborer afin d'améliorer les résultats pour les consommateurs. À la lumière des vues exprimées, la Commission a réaffirmé son soutien aux principes de base et est convenue que les tâches futures devraient être éclairées par un apport des parties prenantes et exécutées d'une manière qui favorise la cohérence tout en respectant les approches nationales et régionales.

Durabilité sociale et questions concernant la main-d'œuvre

26.44 Dans la note A42-WP/176, l'Inde a fait part de préoccupations relatives au recrutement non coordonné de son personnel aéronautique qualifié par des transporteurs d'autres États membres, sans consultation ni préavis. Cette pratique perturbe la continuité opérationnelle et le développement ordonné de l'aviation civile, en particulier dans les marchés à croissance rapide. La note préconisait l'élaboration d'un code de conduite type pour guider les mouvements de personnel aéronautique d'une manière qui respecte l'intérêt légitime des États à maintenir la continuité opérationnelle et les normes de sécurité. L'Assemblée a été invitée à demander au groupe d'experts ATRP d'élaborer des éléments indicatifs pour soutenir cette initiative.

26.45 La note A42-WP/205, présentée par l'Autriche, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), a souligné le rôle crucial de la durabilité sociale dans l'aviation civile, en tant qu'élément fondamental de la sécurité et du développement économique. Elle établissait un lien entre des conditions de travail décentes, une forte culture de la sécurité et la résilience du secteur. L'accord entre l'OACI et l'Organisation internationale du

Travail (OIT) a été mis en lumière parce qu'il s'agit d'un instrument clé pour promouvoir l'emploi durable et faire avancer l'objectif de développement durable n° 8 (ODD 8) des Nations Unies. L'Assemblée a été invitée à réaffirmer l'engagement de l'OACI à l'égard de la durabilité sociale et à renforcer la collaboration avec l'OIT.

26.46 La note A42-WP/164, présentée par le Danemark au nom de l'UE⁹, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile¹⁰, et par EUROCONTROL, avec l'appui du Canada et des États membres de l'OAAC, traitait des défis liés aux perturbations de la chaîne logistique et aux pénuries de capital humain dans l'aviation civile, et elle présentait des recommandations ciblées pour les surmonter. L'Assemblée a été invitée à demander à l'OACI d'examiner d'autres stratégies de croissance, de coordonner les efforts entre les organismes compétents, d'encourager les États membres à améliorer le recrutement et la fidélisation de la main-d'œuvre dans le secteur de l'aviation, et d'utiliser la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) pour proposer des solutions permettant de résoudre ces questions pressantes.

26.47 La note d'information A42-WP/308, présentée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), l'ACI, l'ASA World, la CANSO, l'IBAC, l'ICCAIA et l'IFALPA, a mis en lumière la vaste contribution de l'aviation au développement durable à l'échelle mondiale. S'inspirant du rapport de 2024 intitulé « Aviation: Benefits Beyond Borders » (rapport sur les retombées générées par l'aviation), la note soulignait le rôle de l'aviation dans la croissance socio-économique mondiale et le soutien de la quasi-totalité des objectifs de développement durable des Nations Unies. Elle insistait sur la nécessité d'une collaboration continue entre le secteur, les pouvoirs publics et les institutions internationales pour maximaliser la contribution de l'aviation au développement et assurer une croissance durable.

26.48 La Commission a apprécié au plus haut point les questions soulevées dans la note WP/176 mais a constaté que la majorité des États n'appuyaient pas les suites à donner indiquées dans la note, estimant qu'elles minaient les principes de base de la concurrence sur le marché de l'emploi. Elle a fait siens les points de vue exprimés par plusieurs États selon lesquels ces questions devraient être examinées à l'échelon national et ne relevaient pas de la compétence de l'OACI. Elle a de plus émis l'avis que les États devraient mettre l'accent sur le dialogue, la fidélisation et la collaboration entre les parties prenantes.

26.49 La Commission a examiné les notes WP/205 et WP/164, qui soulignaient l'importance mondiale du capital humain et de la durabilité sociale pour la sécurité, la résilience et la croissance durable de l'aviation civile. Toutes les interventions des États membres appuyaient les suites à donner indiquées dans la note WP/164, et presque toutes les interventions appuyaient celles décrites dans la note WP/205. La Commission s'est félicitée de la collaboration de l'OACI avec l'OIT, de son alignement avec l'ODD 8 des Nations Unies et de l'établissement du Groupe restreint du Conseil sur la durabilité sociale. Les travaux relatifs à l'accord OACI-OIT ne devraient pas être entrepris uniquement par l'ATRP. Elle a encouragé les États membres à envisager de tenir compte de la durabilité sociale dans leurs politiques nationales concernant l'aviation et invité le Conseil à renforcer l'engagement avec l'OIT, notamment en s'engageant à renouveler et à modifier, en tant que de besoin, l'accord OACI-OIT, et à faire progresser les discussions à ce sujet dans le cadre de la conférence AT-Conf/7. Certains États ne se sont pas montrés favorables au maintien du Groupe restreint du Conseil sur le développement économique du transport aérien.

⁹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Tchéquie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède.

¹⁰ Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Moldova, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Royaume-Uni, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

26.50 La Commission a pris note des informations figurant dans la note WP/308.

Aéroports et services de navigation aérienne

26.51 La note A42-WP/541 rend compte des efforts que le Conseil a déployés pour donner suite à la résolution A41-27 de l'Assemblée, concernant le recouvrement des coûts afférents aux services de renseignements sur la météorologie de l'espace. Depuis la session précédente de l'Assemblée, le Conseil a longuement examiné l'élaboration d'un mécanisme de recouvrement des coûts, décrit sommairement dans l'appendice, et élaboré deux options, à savoir la redevance appliquée à l'exploitant et la redevance appliquée à l'État, options qui ont par la suite été communiquées aux États membres pour observations. Les réponses reçues indiquaient qu'aucune des deux options n'avait la préférence et faisaient état de préoccupations sur les plans juridique et administratif et en matière d'équité, ce qui n'a pas permis de dégager un consensus sur une approche globale. En conséquence, le Conseil recommande de ne pas poursuivre la mise au point d'un mécanisme mondial de recouvrement des coûts, mais est convenu de se réunir à nouveau sur cette question lors de sa 236^e session, avec le soutien de la Commission de navigation aérienne, pour déterminer les prochaines étapes.

26.52 Dans la note A42-WP/77, Oman a mis en évidence les limites du cadre actuel d'établissement des redevances décrit dans la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082), qui a été établi pour des structures aéroportuaires appartenant à l'État et ne reflète plus les réalités de la privatisation, de la croissance des transporteurs à faibles coûts, de la concurrence entre plusieurs aéroports et de la dépendance à l'égard de recettes non aéronautiques. Oman a souligné la nécessité de modèles de tarification plus souples, fondés sur le marché et axés sur la performance, qui contribuent à la compétitivité, à la viabilité financière et à la réalisation des objectifs environnementaux. La note invite l'Assemblée à reconnaître ces limites, à approuver la modernisation des politiques de l'OACI, à créer une équipe spéciale et à appuyer les programmes pilotes et les consultations des parties prenantes afin d'élaborer des orientations actualisées sur la tarification aéroportuaire.

26.53 Dans la note d'information A42-WP/377, le Brésil a indiqué qu'il n'existait pas d'orientations harmonisées de l'OACI sur les cadres d'établissement des redevances pour les nouveaux venus dans l'espace aérien, y compris les aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (ADAVE) et les systèmes d'aéronef non habité (UAS). La note fait observer que l'absence de telles orientations peut créer des risques d'inefficacité, d'asymétrie des coûts et de réduction de l'interopérabilité, car des pratiques nationales divergentes sont déjà en train d'apparaître. Le Brésil a encouragé l'OACI à accélérer les travaux sur la mise au point de mécanismes de recouvrement des coûts conformément aux principes clés d'établissement des redevances énoncés dans le Doc 9082, tout en tenant dûment compte des spécificités de certaines opérations, telles que l'exploitation des UAS en catégorie ouverte, qui devraient rester exemptées de redevances.

26.54 Dans la note d'information A42-WP/532, l'Inde a décrit l'approche réglementaire et la méthode d'établissement des tarifs adoptées par l'Inde depuis 1997 à la suite du processus de libéralisation de la gestion de ses aéroports. La note explique les objectifs et les processus de l'Autorité indienne de réglementation économique des aéroports (AERA), qui vise à établir de façon équitable, transparente et consultative les tarifs pour les principaux aéroports – en équilibrant les besoins d'investissement, les intérêts des passagers et l'efficacité des opérations – grâce à un principe de caisse hybride à coût majoré aligné sur les principes de l'établissement des redevances de l'OACI.

26.55 Dans la note d'information A42-WP/556, l'ACI a indiqué que le trafic mondial de passagers dans les aéroports s'était complètement rétabli en 2024, dépassant les niveaux d'avant la pandémie. Cependant, les revenus aéroportuaires sont restés inférieurs aux chiffres de 2019 en raison d'une

reprise plus lente des revenus non aéronautiques. La note examine les tendances du trafic, les performances du fret et les prévisions à long terme, notant que même si la croissance devrait se poursuivre, les incertitudes macroéconomiques et géopolitiques pourraient se répercuter sur la demande future.

26.56 Dans la note d'information A42-WP/571, l'ACI a souligné les défis financiers auxquels sont confrontés les petits aéroports émergents et régionaux, qui fonctionnent souvent à perte malgré leur rôle essentiel dans la connectivité, le développement régional et la résilience du système. La note souligne la nécessité d'approches de financement diversifiées, y compris un soutien ciblé, une réglementation proportionnée et des partenariats public-privé adaptés, conformément à la résolution A41-27 de l'Assemblée de l'OACI et à la résolution 5 de l'Assemblée générale annuelle mondiale de l'ACI. La note encourage les États à créer des climats d'investissement favorables et à intégrer les petits aéroports émergents et régionaux dans les stratégies nationales d'infrastructure afin d'assurer leur viabilité et leur durabilité à long terme.

26.57 Dans la note d'information A42-WP/282, la CAFAC a fait le point sur l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures aéronautiques de 2023 menée conjointement par la Commission de l'Union africaine, la CAFAC et l'OACI dans le cadre du SAATM. Sur la base de données provenant de 41 États et de 70 compagnies aériennes, l'étude a relevé 60 lacunes clés en matière d'infrastructures dans les aéroports, la navigation aérienne, les communications, la météorologie et les opérations aériennes, par rapport à des prévisions montrant un triplement du nombre de passagers et un doublement des mouvements d'aéronefs d'ici à 2050. Cette analyse vise à orienter l'élaboration de projets régionaux, en coopération avec la Banque mondiale et la Banque africaine de développement. La note indique que les conclusions de l'analyse des lacunes et les propositions de projets ultérieures seront présentées aux ministres de l'Union africaine (UA) en octobre 2025.

26.58 La Commission a examiné la note WP/541 et approuvé les recommandations qui y figuraient. Durant les délibérations, un État a lancé une mise en garde contre les cadres qui pourraient désavantager les États en développement. Un État, notant les investissements effectués par les centres désignés, s'est dit déçu et a appelé à l'application des enseignements tirés et à une communication accrue, citant le faible taux de réponse aux lettres aux États, ce qui, selon le Secrétariat, était normal pour cette consultation. La Commission a souscrit à la conclusion de la note, selon laquelle, en l'absence de consensus entre les États membres sur la marche à suivre pour avancer vers un mécanisme mondial de recouvrement des coûts, il ne faudrait pas entreprendre d'autres travaux sur un mécanisme pour les services de météorologie de l'espace et le Conseil devrait se réunir sur la question, avec le soutien de la Commission de navigation aérienne, afin de déterminer les prochaines étapes.

26.59 La Commission a examiné la note WP/77, présentée par Oman, qui mettait en évidence les limites du cadre de tarification actuel défini dans le Doc 9082. Si des États membres ont donné acte des faits nouveaux clés survenus dans le domaine de l'aviation, la majorité s'est dite contre les suites à donner indiquées dans la note, faisant valoir que la structure actuelle des redevances d'usage, fondée sur les principes clés décrits dans le Doc 9082, sert bien le secteur et apporte une souplesse suffisante pour les diverses flottes et exploitations. Un État a dit appuyer la modernisation des politiques de tarification même s'il ne partage pas l'avis selon lequel le cadre actuel de l'OACI freinerait le développement de l'industrie. La Commission a donc jugé que les dispositions du Doc 9082 sur les principes de tarification clés, récemment examinés par l'AEP-ANSEP et publiés par le Conseil (décembre 2024), étaient adéquates pour le moment, et que les groupes d'experts conjoints pourraient se pencher sur les questions soulevées dans la note WP/77 dans le cadre de leurs travaux futurs.

26.60 La Commission a pris note des informations figurant dans les notes WP/377, WP/532, WP/556, WP/571 et WP/282.

Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

26.61 Dans la note A42-WP/113 révision n° 1, le Brésil, appuyé par 17 États membres de la CLAC¹¹, a proposé de réviser le mandat du Groupe de travail sur l'indice de la compétitivité de l'aviation (ACWG) relevant du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) concernant l'élaboration d'un indice mondial unique de compétitivité de l'aviation. La note met en évidence les risques méthodologiques et l'incapacité d'un classement mondial composite à rendre compte des diverses réalités et priorités des États membres, en particulier des pays en développement. À cet égard, le Brésil a plaidé en faveur d'un « tableau de bord » flexible d'indicateurs de référence indépendants qui permettrait aux États de sélectionner des paramètres pertinents pour leur contexte particulier, d'éviter la pondération arbitraire et de s'aligner sur les plans stratégiques de l'OACI tels que le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP).

26.62 Dans la note A42-WP/462, le Chili a souligné la nécessité urgente de moderniser les méthodes de collecte de données et de gestion statistique de l'OACI. La note fait observer que l'OACI s'appuie encore fortement sur les formulaires de transport aérien qui sont au format Excel et envoyés par courrier électronique au Secrétariat de l'OACI, ce qui limite la comparabilité et l'efficacité. Le Chili a proposé d'adopter les meilleures pratiques en matière de science des données, de mettre à jour les outils de notification avec des logiciels libres, d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes de données des États et d'accorder aux États déclarants un accès gratuit aux bases de données de l'OACI. La note recommande également d'automatiser les processus et d'établir des normes communes pour améliorer l'actualité, la qualité et l'utilité des statistiques mondiales de l'aviation.

26.63 La Commission a examiné la note WP/113, qui passait en revue le mandat concernant l'élaboration d'un indice mondial de compétitivité de l'aviation. Le Brésil, appuyé par les États membres de la CLAC, proposait de remplacer l'indice composite unique par un tableau de bord flexible d'indicateurs de référence, mais la majorité des États — constatant le progrès considérable de l'élaboration de l'indice accompli par l'ACWG — s'est dite d'avis qu'il faudrait poursuivre les travaux sur l'indice composite unique. La Commission est donc convenue que le groupe de travail de l'ADAP devrait poursuivre les travaux sur l'indice unique, conformément à la directive donnée par le Conseil dans le cadre de sa 235^e session. Certains États ont estimé que l'ACWG, tout en travaillant sur l'indice mondial de compétitivité, devrait également fournir le cadre permettant d'aboutir à des indicateurs composites.

26.64 La Commission a appuyé les recommandations figurant dans la note WP/462, visant la modernisation plus avant des outils et normes de gestion des données de l'OACI afin de répondre aux besoins d'aujourd'hui dans le domaine des technologies de l'information, de la science des données et de l'intelligence artificielle. La Commission a aussi jugé que les coordonnateurs nationaux devraient avoir accès sans frais aux plates-formes de données de l'OACI.

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

26.65 Dans la note de travail A42-WP/42, le Conseil de l'OACI a présenté un rapport de situation sur les activités de l'OACI liées au développement économique du transport aérien, conformément à la résolution A41-27 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien. La note décrit sommairement les avancées dans les domaines suivants : a) réglementation économique du transport aérien international ; b) imposition ; c) économie des aéroports et des services de navigation aérienne ; d) données et statistiques sur l'aviation ; e) prévisions, planification

¹¹ Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

et analyses économiques. S'appuyant sur les progrès réalisés ainsi que sur les objectifs stratégiques et le Plan d'activités pour 2026-2028, le Conseil a proposé des modifications de fond et de forme à apporter à la résolution A41-27 de l'Assemblée. Les modifications visent à tenir compte des évolutions récentes et les nouveaux défis et à s'assurer que les besoins évolutifs du secteur seront toujours pris en compte.

26.66 La Commission a noté le rapport d'avancement sur les activités relatives au développement économique du transport aérien et a approuvé la version révisée de la résolution A41-27 de l'Assemblée, présentée ci-dessous.

Résolution 26/1 : 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 durable des économies des États en promouvant et en facilitant le tourisme et le commerce,

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 pertinentes,

Considérant que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif mettant plus l'accent sur la mise en œuvre de politiques de transport aérien et d'orientations connexes, en accord avec l'objectif « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB), que sur l'établissement de normes dans le cadre de cet objectif stratégique,

Considérant que les orientations élaborées par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre son objectif stratégique – *Le développement économique du transport aérien garantit la prospérité économique et le bien-être de la société pour tous* 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 que l'Organisation a établi des *Orientations sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation* à l'intention des États membres et du secteur pour qu'ils affrontent les répercussions économiques de la pandémie de

COVID-19, allègent les pressions imminentes qui pèsent sur les finances et les liquidités du secteur et renforcent la résilience de ce dernier aux crises futures,

Considérant que la Déclaration ministérielle adoptée à la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) a confirmé l'importance du soutien, notamment économique et financier, fourni au secteur de l'aviation pour maintenir l'exploitation et assurer la prestation des services essentiels tout en préservant une concurrence équitable et l'égalité des chances,

Considérant que l'Organisation a décidé de convoquer la septième Conférence mondiale de transport aérien (AT-Conf/7) en 2026, en tant que cadre mondial stratégique et décisionnel pour déterminer les mesures d'amélioration du contexte de la réglementation économique afin de favoriser le développement d'un système de l'aviation civile solide, viable sur le plan économique et abordable,

Considérant qu'il est nécessaire d'intégrer le développement économique du transport aérien dans tous les aspects de l'aviation, en particulier en ce qui concerne les questions transversales, afin de comprendre les effets réciproques de diverses mesures sur le développement économique du transport aérien,

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 42^e session de l'Assemblée :

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Appendice B — Imposition

Appendice C — Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

Appendice D — Données et 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 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 et en particulier dans les pays en développement ;

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 la sûreté de l'aviation* ;

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 continuer à promouvoir et à faire connaître la *Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19*, tandis que des efforts sont faits pour mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la Déclaration ;

10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de continuer à user de leurs bons offices pour promouvoir et sensibiliser les chefs d'État et de gouvernement aux avantages socioéconomiques du transport aérien pour leurs économies nationales.

11. *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 ;

12. *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 d'y apporter des modifications ;

13. *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 ;

14. *Demande* au Conseil d'élaborer un cadre thématique multiformat afin de garantir une participation maximale, une mobilisation efficace et des résultats optimaux à la conférence ATConf/7 ;

15. *Demande* au Conseil d'élaborer une politique qui renforcerait la coordination sur des questions transversales relatives au développement économique du transport aérien, afin d'assurer la prise en compte systématique des considérations de développement économique dans toutes les activités et tous les programmes de l'OACI ainsi que la mise en œuvre d'un programme intersectoriel qui garantisse une véritable poursuite de l'objectif stratégique en matière de développement économique du transport aérien ;

16. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-27.

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'action multilatérale visant à libéraliser le transport aérien international, en particulier l'échange le plus large possible des droits commerciaux, notamment des droits de trafic, sur une base multilatérale, reste l'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 les répercussions sans précédent de la pandémie de COVID-19 sur le secteur aérien, pour ce qui est de sa résilience, de sa durabilité et de sa relance, exigent de faire interagir différents domaines d'action et domaines techniques afin de trouver des solutions adaptées au secteur,

Considérant que la plupart des services aériens internationaux sont régis par des accords sur les services aériens bilatéraux ou multilatéraux entre États ou groupes régionaux d'États, que lesdits accords sont indispensables au transport aérien international, car ils créent un cadre prévisible dans lequel les transporteurs aériens peuvent exercer leurs activités et assurer la prestation de services aériens à l'avenir, et que, par conséquent, toutes les restrictions mises en place en cas de crise devraient être réduites au minimum et concorder avec les dispositions de ces accords,

Considérant qu'il est nécessaire de renforcer plus avant la compréhension des enjeux et des avantages liés à la libéralisation de l'accès aux marchés, tant du point de vue des services de passagers que des services de fret,

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,

Considérant qu'il y a lieu de tenir dûment compte de l'intérêt des consommateurs dans le développement des politiques et des réglementations nationales ou régionales en matière de transport aérien international,

Considérant que, lors des débats du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, un large soutien a été exprimé en faveur de l'examen des aspects économiques et réglementaires de l'exploitation internationale des aéronefs non habités, compte tenu de l'essor que celle-ci connaît à l'échelle mondiale,

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 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'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 ;
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. *Encourage* les États à faire en sorte que les règlements nationaux sur le transport aérien reflètent et complètent les priorités clés de l'OACI ;

8. *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 services de fret aérien, notamment ceux qui favorisent le cybercommerce électronique ;
9. *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 ;
10. *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 touchant l'aviation, et de tenir l'OACI informée des expériences acquises ou des problèmes rencontrés dans leur application ;
11. *Demande* au Conseil d'appuyer fermement l'échange de points de vue et de bonnes pratiques sur l'application des principes de base de l'OACI pour la protection des consommateurs étant donné que cet effort pourrait contribuer à promouvoir une compatibilité entre les régimes nationaux ou régionaux, compte tenu des besoins de souplesse des États vu leurs caractéristiques sociales, politiques et économiques ;
12. *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 ;
13. *Encourage* les États membres à élaborer des stratégies nationales appropriées visant principalement à accroître la compétitivité et l'attractivité du secteur, pour ce qui est du recrutement et de la fidélisation du personnel ;
14. *Demande* au Conseil de continuer à mieux faire comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation, et des ainsi que les obstacles à l'ouverture des marchés, de façon que l'on puisse étudier plus avant l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun ;
15. *Demande* au Conseil de charger le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de réviser le modèle OACI d'accord sur les services aériens (TASA) afin de faciliter les accords bilatéraux et multilatéraux des États membres. Le TASA devrait être considéré comme un document évolutif, qui tient compte du dynamisme et de l'évolution technologique du secteur, reconnaissant de multiples options, afin d'aider aux négociations, de renforcer la sensibilisation et de susciter le dialogue, tout en maintenant une position neutre et non contraignante ;
16. *Demande* au Conseil de continuer à suivre les progrès du secteur des systèmes d'aéronef non habité (UAS), de promouvoir et de coordonner la collecte et le partage d'informations et de meilleures pratiques sur les questions de réglementation économique de ce type d'aéronefs entre les États membres ;
17. *Demande* au Conseil de continuer à promouvoir l'application et le respect des principes clés des *Orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de*

l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation, qu'il conviendrait de mettre à jour lorsque cela est jugé nécessaire ;

18. Demande au Conseil d'établir les interactions nécessaires entre les différents comités, groupes d'experts et organes de travail au sein de l'Organisation pour s'assurer de la prise en compte effective de leurs domaines d'action dans leurs travaux respectifs ;

19. *Demande* au Conseil 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*, concernant l'expérience et les réalisations passées des États, notamment les accords existants de libéralisation conclus aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral, ainsi que l'applicabilité et la pertinence des traités multilatéraux de droit aérien existants, et des diverses propositions présentées pendant la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) ;

20. *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 ;

21. *Demande* au Conseil, pour faciliter l'accès par les États membres, de mettre à jour le TASA de manière à y inclure les orientations visant à garantir que les ASA demeurent un cadre prévisible en cas de crise touchant les services aériens internationaux ;

22. *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 ;

23. *Demande* au Conseil d'examiner la pertinence des cadres de réglementation économique en place en fonction des nouvelles tendances dans le secteur, notamment les goulets d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement, et de veiller à la coordination des activités de l'OACI visant à remédier aux pénuries de capital humain afin de relever les défis dynamiques du secteur de l'aviation mondiale.

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 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 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 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 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'un des principes clés recommandés par l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) en vue de redémarrer et de relancer le secteur de l'aviation mondiale dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et de durabilité, dans le sillage désastreux de la pandémie de COVID-19, consistait pour les États et les institutions financières à envisager la nécessité de fournir un appui direct et/ou indirect à l'aviation par différents moyens proportionnés et transparents,

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 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 vis-à-vis du 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 en matière de concurrence loyale.

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. *Note* 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 ;
- 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 de se servir de ces orientations ;
- f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, qui se rapportent au transport aérien international ;

5. *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 A42-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*),

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,

Considérant que l'Organisation publie et tient à jour un supplément au Doc 8632, qui regroupe les réponses apportées par les États membres sur le stade qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des résolutions récapitulatives sur l'imposition,

Considérant qu'un amendement a été apporté à l'article 8 – Navigation maritime et aérienne internationale du *Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement*, qui apporte une modification aux options suggérées relatives à l'imposition des revenus des entreprises de 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. *Prie instamment* les États membres de communiquer au besoin des informations à l'OACI sur le stade qu'ils ont atteint dans la mise en œuvre des résolutions récapitulatives sur l'imposition afin de mettre à jour le supplément au Doc 8632 ;
4. *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 ainsi que le supplément au Doc 8632, s'il y a lieu.

APPENDICE C

Économie des aéroports et des 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 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 A42-20 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 de l'Assemblée A42-21 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*,

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,

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,

Considérant qu'il est de plus en plus nécessaire pour les États d'assurer un financement suffisant et durable de leurs fonctions de supervision réglementaire, y compris celles liées à la sécurité, à la sûreté et à la supervision économique,

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 du GNSS,

Considérant que la fourniture de l'assistance météorologique aéronautique à l'aviation civile internationale continue de se transformer et que le recouvrement des coûts connexes doit demeurer compatible avec les politiques de l'OACI sur les redevances,

Considérant qu'il n'y a pas eu consensus entre les États membres sur la voie à suivre pour créer un mécanisme mondial de recouvrement des coûts et que le Conseil a en conséquence décidé qu'il n'y aurait pas d'autres travaux liés à l'élaboration d'un tel mécanisme pour les services de météorologie de l'espace.

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, 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 énoncés dans les politiques de l'OACI formulées 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 ;

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 du Conseil de l'OACI sur la ventilation des coûts du GNSS ;

8. *Prie instamment* les États membres de trouver un bon équilibre entre les fournisseurs de services et les usagers lorsqu'ils appliquent des mesures économiques et financières en période de crise, notamment la révision des redevances, en s'appuyant sur un processus de consultation efficace et en veillant à ce que les difficultés soient raisonnablement réparties entre toutes les parties ;

9. *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, et à renforcer la capacité d'ajustement des politiques en cas de crise future ;

10. *Demande* au Conseil d'évaluer les mécanismes permettant d'assurer un financement durable des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté et de supervision économique des États, et de mettre à jour et/ou d'élaborer, le cas échéant, des orientations relatives au financement des fonctions de supervision des États ;

11. *Demande* au Conseil de continuer à mettre à jour, si nécessaire, les orientations 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 ;

12. *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.

Section II. Gestion et financement de l'infrastructure d'aviation

L'Assemblée,

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 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,

Mesurant la nécessité d'investir considérablement à long terme dans le développement et la modernisation d'une infrastructure aéronautique de qualité, correspondant au niveau de croissance prévu du trafic, en tenant compte des besoins futurs des nouveaux acteurs et des objectifs de développement durables pertinents,

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,

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,

Considérant que la présence croissante de nouveaux venus dans l'espace aérien, notamment les UAS et l'AAM, nécessite des investissements dans les infrastructures aéronautiques existantes et nouvelles aux fins de leur intégration et de la sécurité et de l'efficacité de leur exploitation ;

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,

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 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 ;

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 ;

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 ;

6. *Encourage* les États membres à s'interroger sur la pertinence de fournir un soutien financier et réglementaire aux aéroports et aux prestataires de services de navigation aérienne pour faire face aux difficultés économiques sans précédent dues à la pandémie de COVID-19. Ce soutien devrait être fourni dans le respect du principe de concurrence loyale et équitable ;

7. *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 ;

8. *Demande* au Conseil de continuer à évaluer les nouveaux besoins de financement découlant de l'évolution technologique du secteur, notamment les investissements dans l'infrastructure nécessaire à l'exploitation par les nouveaux venus de systèmes tels que les UAS et l'AAM ;

9. *Demande* au Conseil de tenir à jour les Orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de l'épidémie du coronavirus sur le secteur de l'aviation et de promouvoir leur utilisation;

10. *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).

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 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 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,

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,

Sachant que l'analytique de données sur l'aviation est en train de se transformer rapidement, avec une quantité croissante de données et des innovations en la matière de données et d'intelligence artificielle (IA) propices à une analyse poussée desdites données,

Consciente de la collaboration déjà établie avec les États membres en ce qui concerne l'analytique des mégadonnées pour réaliser des analyses des impacts opérationnels et économiques actualisées en permanence au moyen d'outils de veille économique,

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 tableaux de bord des mégadonnées qui sont mis à jour en permanence et les rapports de suivi mensuel à l'appui de leur processus décisionnel fondé sur les données et de leurs besoins en matière de capacité, de planification et de mise en œuvre ;
3. *Demande* au Conseil, en faisant appel s'il y a lieu à des experts nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement la collecte de statistiques officielles, notamment le traitement des mégadonnées et l'utilisation de l'IA de manière à répondre plus efficacement aux besoins des États membres et de l'Organisation ;
4. *Demande* au Conseil :
 - a) 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 ;
 - b) de diffuser et de partager avec les États membres des données d'aviation présentant un intérêt commun dans le transport aérien, en conformité avec les principes et dispositions énoncés dans la Convention et les décisions pertinentes de l'Organisation ;
 - c) de continuer à examiner les moyens d'établir une coopération plus étroite avec l'Organisation des Nations Unies (ONU), ses institutions 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 ;
 - d) 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 et leur analyse, y compris l'adoption de nouvelles technologies telles que l'IA et l'analytique des mégadonnées.

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 a besoin de prévisions spécifiques pour la planification des aéroports et des systèmes de navigation aérienne ainsi que pour la surveillance environnementale,

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 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 ;
3. *Demande* au Conseil de continuer de renforcer l’exactitude des prévisions et de les mettre à jour plus fréquemment en améliorant les méthodes de prévision et en recourant aux algorithmes d’IA intégrés aux mégadonnées.

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 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,

Considérant qu’il existe parmi les États membres un besoin croissant de mesurer leur capacité à créer de la valeur par l’intermédiaire du secteur de l’aviation civile, et à l’entretenir, et qu’il est donc nécessaire d’élaborer des méthodologies pour définir un indice mondial de compétitivité de l’aviation,

1. *Demande* au Conseil d’élaborer des méthodes et des procédures pour mesurer les incidences directes, indirectes et secondaires de l’aviation sur l’économie nationale conformément aux normes internationalement reconnues ;
2. *Demande* au Conseil 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 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 le secteur ;

4. *Demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie normalisée en vue d'établir un indice mondial de compétitivité de l'aviation afin que les États maximisent la production du marché, l'efficacité économique et la productivité.

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 ;

3. *Demande* au Conseil de surveiller et d'analyser les contraintes logistiques internationales du cybercommerce, en collaboration avec l'UPU.

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique***Données sur l'aviation – surveillance et analyse***

27.1 Dans la note WP/142, l'Inde a présenté une approche consistant à utiliser des récepteurs de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) basée sur radio logicielle (SDR), à faible coût, pour capturer les données sur les mouvements des aéronefs à des fins opérationnelles et analytiques non liées à la surveillance, soulignant la nécessité de données de trafic précises pour soutenir la gestion des courants de trafic aérien (ATFM), la planification de la capacité, la réglementation économique, l'exactitude de la facturation, le suivi des performances et les comptes rendus nationaux. La note fait état de lacunes dans les aéroports sans radar et les endroits éloignés, ainsi que des coûts élevés de la surveillance traditionnelle, et propose un déploiement rentable hiérarchisé – surveillance certifiée avec sauvegarde SDR dans les grands aéroports et récepteurs basés sur SDR aux aéroports régionaux/éloignés – alimentant un référentiel national centralisé intégré aux systèmes de facturation, de gestion des créneaux horaires et d'ATFM. Elle a mis en lumière les avantages économiques escomptés (réduction des dépenses d'équipement et d'exploitation et amélioration de la surveillance et des prévisions guidées par les données) et a invité l'Assemblée à donner son appui à la création d'un groupe de travail chargé de normaliser les recommandations et les orientations relatives à l'adoption de l'ADS-B basée sur SDR à des fins autres que la surveillance et les statistiques.

27.2 Dans la note WP/143, l'Inde a proposé un système normalisé de notation de la santé des compagnies aériennes (AHS) destiné à aider les exploitants d'aéroports à gérer les risques financiers liés à la fourniture de services basés sur le crédit aux compagnies aériennes, notant l'absence d'un mécanisme unifié et transparent pour évaluer la solvabilité des compagnies aériennes. S'appuyant sur des métriques opérationnelles, financières, de sécurité et d'expérience client adaptables et éclairées par des tableaux de bord utilisés dans d'autres domaines, la note envisageait un cadre évolutif et transparent guidé par les données, potentiellement hébergé par l'OACI en partenariat avec l'industrie, qui permettrait des conditions de paiement fondées sur le risque, améliorerait la passation de marchés et renforcerait la résilience financière. L'Assemblée a été invitée à prendre note de la question, à appuyer la création d'un groupe de travail mondial chargé d'élaborer un système normalisé de notation de la solvabilité/santé des compagnies aériennes, et à encourager la coopération entre les États, les exploitants d'aéroports et les associations industrielles sous la conduite de l'OACI.

27.3 Dans la note WP/140, la République de Corée a souligné l'absence d'une définition et d'un périmètre de l'industrie de l'aviation civile qui soient universellement acceptés, ce qui compromet la cohérence de la communication des données, de la mesure économique (y compris l'alignement sur le compte satellite de l'aviation) et de la planification des politiques. Faisant état des interprétations nationales divergentes — par exemple sur la question de la prise en compte de la construction des aéronefs — et de l'émergence de nouveaux domaines [par exemple, mobilité aérienne urbaine (UAM), aéronefs non habités et espace commercial], la note proposait un cadre de base/élargi aligné sur les normes statistiques internationales [classification internationale type, par industrie (CITI), classification centrale de produits (CPC), système de comptabilité nationale (SCN)] afin de renforcer la comparabilité et la coordination institutionnelle. Elle invitait l'Assemblée à lancer un processus dirigé par l'OACI, en collaboration avec la Division de statistique de l'ONU (UNSD) et les parties prenantes, visant à mettre au point une classification normalisée et d'en tenir compte dans les futures mises à jour du compte satellite de l'aviation et dans les orientations statistiques connexes de l'OACI.

27.4 La Commission a estimé que la proposition d'utiliser des récepteurs ADS-B basée sur SDR, dont fait état la note WP/142, était susceptible d'améliorer la précision statistique et les prévisions, et ce à un coût relativement faible. Cela dit, des préoccupations ont été soulevées concernant l'utilisation

de l'ADS-B à des fins non liées à la sécurité et les risques de sûreté pour les exploitants d'aéronefs. La Commission a recommandé que l'Assemblée soumette les propositions, présentées dans la note WP/142, aux groupes techniques et groupes de travail compétents de l'OACI, afin qu'ils puissent les examiner et les perfectionner.

27.5 La Commission a examiné la note WP/143, qui propose la création d'une cote de santé normalisée des compagnies aériennes afin de surveiller leur solidité sur les plans financier et opérationnel. Tout en prenant conscience des préoccupations que l'Inde a exprimées dans la note en question, la majorité des États n'était pas en faveur de la proposition, et ils ont noté que la supervision de la santé financière des compagnies aériennes était du ressort de l'État, que des outils efficaces existaient déjà et que le cadre proposé serait trop complexe. La Commission est donc convenue que la responsabilité de la surveillance de la viabilité financière des compagnies aériennes incombait aux autorités de chaque État, et elle n'a pas appuyé la proposition de créer un système de notation de la santé des compagnies aériennes sous la direction de l'OACI.

27.6 La Commission s'est félicitée des initiatives décrites dans la note WP/140 et a souligné l'importance d'établir une définition harmonisée du secteur de l'aviation civile et de sa portée. Elle s'est déclarée favorable à l'élaboration d'une définition normalisée à l'échelle mondiale afin d'améliorer la comparabilité des données et de renforcer la planification des politiques. Un État a toutefois mentionné qu'une définition mondiale unique n'était peut-être ni nécessaire ni pratique, insistant sur la nécessité pour les États de conserver une certaine latitude dans la classification de leur secteur de l'aviation en fonction de leurs priorités. En réponse, le Secrétariat a informé la Commission que la Division des statistiques avait déjà entrepris des travaux connexes, lesquels tenaient particulièrement compte de cette latitude.

Questions diverses

27.7 Dans la note WP/484, coparrainée par l'IBAC, le Chili a mis en évidence le rôle vital du travail aérien dans les interventions en cas de catastrophe et les situations d'urgence, notant son apport au développement économique et à la sécurité du public. La note soulignait que des activités telles que la lutte contre les incendies, les évacuations médicales et la surveillance se heurtaient souvent à des obstacles réglementaires lorsqu'elles sont menées par-delà les frontières. Le Chili a présenté le protocole d'entente de 2023 de la CLAC comme une initiative régionale réussie visant à faciliter les opérations de travail aérien à l'étranger en cas d'urgence. L'Assemblée a été invitée à prendre note de cette expérience et à envisager d'inclure des orientations ou des accords types dans le programme de travail de l'OACI afin de faciliter l'accès des exploitants étrangers aux marchés du travail aérien, en particulier en cas de besoin urgent.

27.8 Dans la note WP/405, Cuba a indiqué que la poursuite de l'imposition de mesures unilatérales et extraterritoriales, en particulier le blocus imposé par les États-Unis, a gravement entravé le développement économique et la viabilité de son secteur de l'aviation civile. Ces mesures, qui comprennent des restrictions sur l'acquisition d'aéronefs et les transactions financières ainsi qu'une limitation de l'accès aux plateformes de réunion/événement, ont été décrites comme des violations de la Convention de Chicago et du droit international. Cuba a demandé à l'Assemblée de reconnaître l'impact négatif de telles mesures et a prié instamment les États de s'abstenir de promulguer des lois qui portent atteinte à la souveraineté et aux intérêts légitimes d'autres États, conformément aux principes de l'OACI et à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

27.9 Dans la note WP/136, l'Inde a souligné l'importance stratégique croissante des recettes non aéronautiques pour les aéroports, en particulier dans le contexte des partenariats public-privé et de la croissance rapide du trafic. La note faisait état des grandes tendances en matière d'accords non aéronautiques, de pratiques mondiales optimales en matière de génération de revenus non aéronautiques,

ainsi que du point de vue et des priorités stratégiques de l'Inde. L'Inde a demandé à l'OACI d'élaborer des orientations et des clauses types pour les accords non aéronautiques, de promouvoir l'harmonisation des règlements et de soutenir les initiatives de renforcement des capacités ayant pour but d'améliorer la viabilité financière, l'innovation et les partenariats commerciaux équitables, conformément aux politiques économiques de l'OACI et à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

27.10 Dans la note d'information WP/248, révision n° 1, coparrainée par le Comité aéronautique inter-États (CAI), l'Iran (République islamique d') a souligné l'ampleur des incidences négatives des sanctions économiques unilatérales sur son secteur de l'aviation civile, soulignant que de telles mesures compromettent la sécurité, l'efficacité et la viabilité économique aux niveaux aussi bien mondial que national. La note décrit les contraintes qui affectent l'acquisition et la maintenance d'aéronefs, les transactions financières, les assurances, la continuité opérationnelle et la stabilité de la main-d'œuvre, qui sapent toutes les principes d'égalité, de coopération et de sécurité du transport aérien établis dans la Convention de Chicago. L'Iran a demandé à l'Assemblée d'exclure l'aviation civile du champ d'application des sanctions unilatérales, d'aider les États touchés au moyen d'un soutien technique et politique de l'OACI et de promouvoir la coopération internationale pour protéger l'aviation civile contre les perturbations causées par des sanctions unilatérales.

27.11 Dans la note d'information WP/277, l'Arabie saoudite a présenté les réformes récentes visant à renforcer l'environnement réglementaire économique de l'aviation civile dans l'État. La note portait sur la publication et la mise à jour des règlements régissant les aéroports, l'assistance en escale, le fret aérien, les services de transport aérien et la navigation aérienne, destinés à améliorer l'efficacité du marché, attirer les investissements et soutenir les objectifs nationaux conformément à la vision saoudienne à l'horizon 2030. Les mesures en question favorisent une concurrence loyale, la transparence et la qualité du service tout en créant des possibilités d'emploi et en augmentant l'efficacité et la valeur du marché. L'Arabie saoudite a mis l'accent sur l'adoption de principes clés, notamment l'engagement des parties prenantes, la mise en œuvre progressive pour assurer une transition en douceur, et la fourniture d'un modèle opérationnel et de principes directeurs destinés à favoriser l'efficacité de l'application.

27.12 La Commission a examiné la proposition présentée dans la note WP/484, qui soulignait l'importance du travail aérien dans les interventions d'urgence et pour la sécurité publique. Elle a pris note de l'initiative régionale visant à faciliter l'exécution de travail aérien par des exploitants étrangers en cas d'urgence, ainsi que de la proposition de mettre au point des orientations ou des modèles d'accord de l'OACI pour permettre un accès rapide et coordonné dans de telles situations. Les États membres ont exprimé leur soutien général à cette initiative, étant conscients qu'elle pourrait aider à rendre la réglementation plus claire et à améliorer l'efficacité opérationnelle dans les situations d'urgence transfrontalières. En même temps, plusieurs États membres ont souligné la nécessité d'évaluer soigneusement les incidences juridiques et pratiques, compte tenu notamment du fait que ce type d'activité n'est pas normalement couvert par les ASA. Compte tenu de l'appui général et des questions soulevées, la Commission a recommandé que l'Assemblée demande au Conseil, avec l'aide de ses groupes techniques compétents, d'étudier la possibilité d'élaborer des orientations générales ou des modèles d'accord à l'intention des États en vue de faciliter l'exécution de travail aérien par des exploitants étrangers, en particulier dans les situations d'urgence.

27.13 La Commission a pris note des informations figurant dans la note WP/405. Certains États ont mis en garde contre l'application de mesures unilatérales, invoquant leur effet préjudiciable sur la capacité des États à développer leur aviation civile, comme le garantit la Convention de Chicago. Ils ont mis l'accent sur le rôle que joue l'OACI en tant que plateforme neutre pour favoriser un développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale, sur la base de l'égalité des chances. Un État a réaffirmé que l'OACI ne constituait pas le forum approprié pour discuter de sanctions. Il a également réaffirmé sa volonté

de remplir ses obligations internationales de veiller à la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale et a rappelé les mesures qu'il a prises à cet effet. La Commission a noté que ces questions avaient été soulevées à l'occasion de sessions précédentes de l'Assemblée.

27.14 La Commission a examiné la note WP/136 et a pris note de la proposition visant à ce que l'OACI élabore des orientations et des modèles de clause pour les accords non aéronautiques, fasse la promotion de l'harmonisation des réglementations et soutienne les initiatives de renforcement des capacités afin de renforcer la viabilité financière et de favoriser l'équité dans les partenariats commerciaux. Si plusieurs États membres ont exprimé leur soutien à l'initiative, conscients de la nécessité de diversifier les modèles de revenus en raison de l'augmentation des partenariats public-privé et des structures de gestion aéroportuaire à l'échelle mondiale, la majorité des intervenants ont fait savoir clairement qu'ils avaient des réserves. Des préoccupations ont été soulevées au sujet du mandat de l'OACI en ce qui concerne les questions d'ordre commercial, la complexité de l'élaboration d'orientations pratiques et la nature distincte des activités non aéronautiques, pour lesquelles il vaudrait peut-être mieux prendre des approches différentes. Il a également été souligné que l'OACI avait produit des orientations sur les sources de revenus non aéronautiques. Compte tenu de la diversité des points de vue, la Commission a recommandé que l'OACI continue à suivre l'évolution de la situation et réexamine la question lorsqu'elle le jugera opportun.

27.15 La Commission a pris note des notes WP/248 et WP/277.

ISBN 978-92-858-0052-9



9 7 8 9 2 8 5 8 0 0 5 2 9