



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient un rapport d'étape 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*. Elle met en évidence les principaux faits nouveaux 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 et analyses économiques.

Compte tenu des progrès réalisés dans ces domaines, les modifications proposées de l'exposé récapitulatif, qui portent aussi bien sur le fonds que sur la forme, ont pour objet de rendre compte des faits nouveaux intervenus depuis la dernière Assemblée et figurent en appendice.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter le texte révisé de la résolution de l'Assemblée sur l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, présenté en appendice, qui remplacera la résolution A41-27.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte au but stratégique – <i>Le développement économique du transport aérien garantit la prospérité économique et le bien-être de la société pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment du Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF), selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Doc 10180, <i>Rapport de la Commission économique de la 41^e session de l'Assemblée</i> Résolution A41-27, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Conformément à la résolution A41-27 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, les activités entreprises par l'OACI ont été axées sur les domaines suivants : a) réglementation économique du transport aérien international, b) imposition, c) économie des aéroports et des services de navigation aérienne, d) données sur l'aviation et analyse.

1.2 Depuis la 41^e session de l'Assemblée, des efforts ont été déployés pour mettre en œuvre les dispositions énoncées dans la résolution A41-27. Celles-ci, y compris les questions émergentes et l'évolution technologique du secteur, constituent la base de l'élaboration des programmes du prochain triennat dans ces cinq domaines.

2. RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

2.1 Les travaux de l'OACI dans le domaine de la politique et de la réglementation du transport aérien depuis la dernière Assemblée ont porté sur la promotion des orientations de politique de l'OACI sur l'aspect économique du développement du transport aérien international, en examinant les questions relatives à la convention sur l'investissement étranger dans les compagnies aériennes, y compris la possibilité d'élaborer un accord international pour la poursuite de la libéralisation des services de fret aérien, une meilleure compréhension par les États des avantages et des défis de la libéralisation et des obstacles à l'ouverture de l'accès au marché.

2.2 Reconnaissant que le transport aérien fait partie intégrante du système de l'aviation civile et contribue largement au développement économique et au commerce mondial, les travaux de l'Organisation pour le triennat 2026-2028 dans ce domaine porteraient sur les éléments suivants : élaboration et mise à jour de politiques et d'orientations à l'appui de la réglementation et de la supervision économiques des États, suppression des contraintes réglementaires d'exploitation, amélioration de la connectivité du transport aérien et création d'un environnement commercial concurrentiel offrant une transparence accrue et élargissant les choix offerts aux consommateurs. À savoir :

- a) **Mise à jour des modèles d'accord sur les services aériens** : L'Organisation continuerait de soutenir les États dans leur volonté de libéralisation par la révision et la mise à jour du modèle d'accord sur les services aériens (TASA), envisageant à plus long terme l'élaboration d'accords multilatéraux sur la libéralisation de la propriété et du contrôle, l'accès au marché et les services de fret aérien. Le TASA deviendrait une boîte à outils complète à l'appui des accords bilatéraux et multilatéraux des États membres.
- b) **Améliorer la mise en œuvre de l'article 15 de la Convention** : Des efforts seraient déployés pour améliorer le respect par les États des dispositions de l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et d'autres politiques économiques et éléments indicatifs. L'élaboration d'éléments indicatifs sur les dispositions de l'article 15 de la Convention serait achevée pour aider les États.
- c) **Orientations économiques sur l'exploitation internationale des systèmes d'aéronef non habité (UAS)** : Le suivi des progrès du secteur des UAS serait intensifié, afin de savoir quand il serait nécessaire d'élaborer une réglementation économique de l'exploitation internationale des UAS. Une plateforme dédiée a été créée à l'intention des membres et observateurs du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) pour favoriser le partage des meilleures pratiques et poursuivre les discussions concernant la réglementation économique de l'exploitation des UAS.

- d) **Organisation de la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) :**
Conformément à l'intention de l'Organisation d'organiser la septième Conférence mondiale de transport aérien (AT Conf/7) en novembre 2026, le Secrétariat prévoit d'organiser un certain nombre de symposiums mondiaux et de séminaires régionaux en amont afin d'entamer un dialogue avec les principales parties prenantes pour préparer l'ATConf/7.

3. IMPOSITION

3.1 L'OACI a suivi de près l'évolution de la révision de 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* (modèle des Nations Unies). Cette modification vise à accorder aux pays sources (où les services sont fournis ou les revenus générés) le droit d'imposer ces revenus, en abandonnant progressivement l'imposition exclusive du transport aérien international sur la base de la résidence, conformément aux recommandations de la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) selon lesquelles les États membres accordent des exonérations fiscales réciproques sur les revenus des compagnies aériennes provenant de l'exploitation d'aéronefs dans le transport aérien international afin d'éviter la double imposition ou l'imposition multiple.

3.2 Consciente de l'incidence de la révision proposée du modèle des Nations Unies sur le transport aérien mondial, l'OACI a collaboré avec les parties prenantes du secteur pour faire part des préoccupations de la communauté aéronautique au comité fiscal des Nations Unies. L'OACI a insisté sur la nécessité de prendre en considération les défis particuliers auxquels est confronté le secteur aéronautique et sur l'importance d'harmoniser les politiques fiscales applicables au transport aérien international afin d'éviter la double imposition, conformément aux politiques établies de longue date par l'OACI. En outre, dans une lettre aux États adressée le 9 janvier 2025 (EC2/10 – 25/1), l'OACI a demandé aux États membres : a) de prendre note du modèle des Nations Unies, b) de se coordonner avec leurs autorités fiscales ou financières nationales compétentes pour ce qui est du respect de la résolution A41-27 de l'Assemblée, appendice B – *Imposition*, et c) de suivre la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) afin d'éviter la double imposition.

4. ÉCONOMIE DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

4.1 Les travaux de l'Organisation relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne ont principalement porté sur la mise à jour des politiques et des orientations de l'OACI, le financement des fonctions de supervision des États, les stratégies de recouvrement des coûts de la nouvelle infrastructure d'aviation et la mise en œuvre des politiques de l'OACI sur les redevances.

4.2 **Mise à jour des politiques et des orientations de l'OACI.** Le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP) a procédé à une révision complète de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), à la suite de quoi la dixième édition du document a été publiée en 2024. Les principales mises à jour comprennent la clarification des quatre principes clés de l'établissement des redevances, la mise en évidence des dispositions de l'article 15 de la Convention de Chicago et l'inclusion des changements adoptés dans les manuels d'orientation pertinents, tels que les modifications apportées aux redevances « différentielles » et « modulées ». La sixième édition du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) a été publiée en 2023. En outre, d'autres travaux ont été menés pour élaborer des orientations sur divers aspects de l'économie des aéroports et des

services de navigation aérienne, notamment les informations standard pour la facturation des redevances aéronautiques, la définition de haut niveau des accords commerciaux entre aéroports et usagers, et la supervision économique des aéroports appartenant à des entités transnationales.

4.3 Financement durable des fonctions de supervision des États. Afin de répondre aux difficultés liées au financement durable des fonctions de supervision au sein de l'autorité de réglementation, une enquête mondiale a été élaborée pour recueillir des informations sur le financement et la structure organisationnelle des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté et de supervision économique des États. Les réponses serviront de base à une étude sur les pratiques de financement des fonctions de supervision, qui permettra d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États à mettre en place des mécanismes de financement de leurs fonctions de supervision.

4.4 Élaboration d'orientations sur le financement de la nouvelle infrastructure d'aviation. Des efforts ont été déployés pour traiter les questions émergentes liées à l'évolution technologique du secteur et aux besoins d'investissement dans de nouvelles infrastructures et de nouveaux services aéronautiques, notamment le mécanisme de financement pour la fourniture de services aux nouveaux venus, y compris les systèmes d'aéronef non habité (UAS) et la mobilité aérienne avancée (AAM), les aspects du recouvrement des coûts de la fourniture de services aux lancements spatiaux commerciaux, et le recouvrement des coûts de l'assistance météorologique aéronautique.

4.5 Travaux futurs sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. L'évolution de l'environnement économique de l'aviation requiert un financement adéquat de la modernisation et du développement des infrastructures critiques pour répondre aux besoins futurs en matière de capacité et soutenir la réalisation des objectifs de développement durable pertinents des Nations Unies. Dans ce contexte, les travaux futurs sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne seront notamment axés sur : a) la mise à jour des politiques et des orientations pour garantir leur pertinence dans une situation en évolution et leur capacité de répondre aux besoins de développement à moyen et à long terme, b) l'élaboration d'orientations sur le financement des infrastructures et des opérations aéronautiques, et c) la poursuite de la sensibilisation aux politiques et orientations de l'OACI et la fourniture d'une assistance aux États pour améliorer leur mise en œuvre au titre de l'objectif stratégique « Aucun pays laissé de côté » (NCLB).

4.6 Élaboration d'un système de recouvrement des coûts afférents à la fourniture de services de renseignements sur la météorologie de l'espace. Conformément au mandat décrit dans l'appendice C, section I, paragraphe 12 du dispositif (après renumérotation) de la résolution A41-27 de l'Assemblée, des efforts ont été menés pendant tout le triennat pour examiner la pertinence et la viabilité de la mise en place d'un système mondial de recouvrement des coûts afférents à la fourniture de services de renseignements sur la météorologie de l'espace. Notamment, les organes de l'OACI se sont lancés dans une série de discussions et d'analyses, qui ont abouti à la diffusion récente d'une lettre aux États membres de l'OACI leur demandant leur préférence quant aux options d'un système mondial de recouvrement des coûts. Toutefois, le nombre de réponses reçues n'a pas représenté une part importante des pays membres de l'OACI et ont révélé des divergences de vues importantes. À la lumière du faible taux de réponse et de l'absence de consensus, il a été conclu que les résultats ne permettaient pas de formuler clairement une voie à suivre. Compte tenu qu'un accord sur la pertinence et la viabilité d'un mécanisme mondial de recouvrement des coûts n'a pu être obtenu, le Conseil a décidé que cette initiative ne ferait l'objet d'aucun travaux supplémentaires.

5. DONNÉES ET STATISTIQUES SUR L'AVIATION

Renforcer les statistiques, les données et l'analytique de l'aviation pour une prise de décisions fondée sur des connaissances factuelles

5.1 L'OACI a réalisé d'importants progrès dans le domaine des statistiques, des données et de l'analytique de l'aviation afin d'appuyer la planification fondée sur des connaissances factuelles et la mise en œuvre de politiques par ses États membres. Grâce à une collaboration soutenue avec les États membres dans le cadre du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) et de la Division des statistiques, l'OACI a permis l'établissement de comptes rendus quasi universels des statistiques officielles communiquées par les États membres. Ces données officielles sont désormais intégrées de manière transparente à des sources de mégadonnées, telles que l'ADS-B (pour la localisation des aéronefs) et le MIDT (pour les réservations de passagers), ce qui permet de disposer d'une base analytique de grande qualité et d'avoir une vision détaillée et à jour de l'activité aéronautique mondiale.

5.2 Ce répertoire de données intégrées constitue le socle sur lequel s'appuient les outils analytiques avancés mis au point par l'OACI, notamment l'indice de connectivité aérienne et l'indice mondial de compétitivité de l'aviation. Ces outils permettent aux États membres d'évaluer et de comparer leurs performances dans des domaines clés tels que la libéralisation des services aériens, les investissements dans les infrastructures, la propriété et le contrôle des compagnies aériennes et la concentration du marché.

5.3 Pour améliorer l'accessibilité et l'application pratique de ces informations, l'OACI a établi des rapports de suivi mensuels et de tout nouveaux tableaux de bord de visualisation des données par le biais de plateformes exclusives de veille économique. Accessibles au moyen de licences Tableau sécurisées, elles fournissent des analyses en temps quasi réel sur le trafic, le déploiement de la flotte, la performance financière, les redevances de navigation aérienne et les tendances de routes, permettant ainsi aux États membres de prendre des décisions fondées sur des données dans un environnement aéronautique dynamique.

6. PRÉVISIONS, PLANIFICATION ET ANALYSES ÉCONOMIQUES

Prévisions et analyses économiques aux fins de la planification nationale et des objectifs stratégiques de l'OACI

6.1 Les travaux de l'OACI dans les domaines de la prévision, de la planification et de l'analyse économique jouent un rôle essentiel dans la réalisation de tous les buts stratégiques de l'Organisation. L'OACI fournit un ensemble complet de prévisions couvrant les paramètres opérationnels – y compris le trafic de passagers et de fret, et les départs de vols – à différents niveaux de détail tels que les paires d'aéroports, les paires de routes, les paires d'États et les régions d'information de vol (FIR). L'Organisation fournit par ailleurs des prévisions détaillées sur l'évolution du parc aérien, les besoins en personnel aéronautique titulaire d'une licence (pilotes, contrôleurs de la circulation aérienne et personnel de maintenance) et le nombre de sièges, autant d'éléments fondamentaux pour la planification nationale et régionale de l'aviation.

6.2 Par l'intermédiaire du Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme (MDWG-LTF), l'OACI met régulièrement à jour ses projections de trafic à long terme en y intégrant les tendances et indicateurs économiques mondiaux les plus récents. Ces prévisions actualisées sont mises à la disposition des États membres par le biais des tableaux de bord d'analyse des mégadonnées de l'OACI et constituent un outil stratégique pour la planification à long terme, le renforcement des capacités et la hiérarchisation des investissements.

6.3 L'Organisation a également répondu à la demande croissante des États membres, des parties prenantes du secteur et des organisations internationales qui souhaitent disposer d'analyses économiques rigoureuses de la contribution du transport aérien aux économies nationales, régionales et mondiales. Il s'agit notamment de mettre au point des méthodes permettant de chiffrer les incidences économiques directes et indirectes de l'aviation à l'aide de normes internationalement reconnues.

6.4 L'étude annuelle de l'OACI sur les différences régionales en matière de coûts et de recettes du transport aérien international continue de promouvoir la neutralité économique et contribue à un système plus équitable de répartition des recettes des compagnies aériennes. Il est à noter que ces conclusions sont également utilisées par l'IATA pour la répartition des recettes passagers des voyages intercompagnies.

6.5 L'analyse économique de l'OACI constitue le fondement des tarifs aériens de base (BACR), un mécanisme clé de l'Union postale universelle (UPU) pour le règlement des coûts de transport du courrier international. Ce système joue notamment un rôle essentiel dans la mise en place d'un commerce électronique international rentable, en particulier pour les colis de petite taille et de faible poids. En offrant un tarif de transport aérien de substitution en l'absence d'accords bilatéraux, le BACR contribue à maintenir des coûts d'expédition transnationaux prévisibles et abordables.

6.6 L'OACI a élaboré le cadre méthodologique de l'indice mondial de compétitivité de l'aviation, dont les résultats provisoires et les données sous-jacentes ont été communiqués aux États membres. Ce cadre permettra aux États d'évaluer leur capacité de création et de maintien de la valeur de l'aviation civile en regroupant des indicateurs clés liés à la connectivité du transport aérien, à la qualité des infrastructures, aux cadres réglementaires et aux conditions économiques. L'indice permet une comparaison transparente entre les États, ce qui favorise l'évaluation des performances, l'indexation et le recensement des domaines d'action et des secteurs d'investissement susceptibles d'être améliorés.

7. MISE À JOUR DE LA RÉOLUTION A41-27 DE L'ASSEMBLÉE

7.1 À la lumière de l'examen par le Conseil des progrès réalisés dans les domaines de la réglementation économique du transport aérien international, de l'imposition, des aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne, et des données et analyses sur l'aviation, présentés aux paragraphes 2 à 6 ci-dessus, ainsi que des objectifs stratégiques et du Plan d'activités 2026-2028 de l'Organisation, la résolution A41-27, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, a fait l'objet d'une révision approfondie. La version révisée de la résolution est présentée en appendice.

7.2 L'exposé récapitulatif révisé conserve la même structure que la résolution A41-27, à savoir qu'il comprend la section d'introduction et cinq appendices, structurés comme suit :

- Introduction
- Appendice A – Réglementation économique du transport aérien international
- Appendice B – Imposition
- Appendice C – Aéroports et services de navigation aérienne
- Appendice D – Données et statistiques sur l'aviation
- Appendice E – Prévisions, planification et analyses économiques

7.3 Les changements proposés, qui portent aussi bien sur le fonds que sur la forme, ont pour objet a) d'introduire de nouveaux paragraphes pour rendre compte de faits nouveaux ou de décisions prises depuis la dernière session de l'Assemblée, et intégrer de futures tâches, b) de supprimer les paragraphes désormais dépassés ou redondants, ou les mesures achevées, et c) d'améliorer la présentation du texte.

— — — — —

APPENDICE

POLITIQUE PERMANENTE EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN

A41-27/A42-XX : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

L'Assemblée,

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

Considérant que le transport aérien présente une importance fondamentale pour le développement 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'initiative 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 – ~~Développement économique du transport aérien~~ *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 (ATConf/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 41^e 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.

~~10.~~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 ;

~~11.~~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 ;

~~12.~~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 de veiller à une préparation solide afin de garantir une participation maximale, une mobilisation efficace et des résultats optimaux à la septième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/7) ;

15. *Demande* au Conseil d'élaborer une politique qui renforcerait la coordination sur des questions transversales liées au développement économique du transport aérien, soulignant l'importance d'une démarche globale pour comprendre les effets réciproques de diverses mesures sur le développement économique du transport aérien ;

~~13.~~16 *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A40-9~~ 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. *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 ;

14. *Demande* au Conseil de réviser le modèle OACI d'accord sur les services aériens (TASA) et d'en faire une boîte à outils complète destinée à 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, afin de créer un environnement opérationnel plus propice ;

14. — ~~*Demande* au Conseil de déterminer s'il y a lieu d'envisager l'élaboration d'un accord international spécial afin de faciliter davantage la libéralisation des services de fret aérien, compte tenu du rôle critique de ces services pendant la pandémie de COVID-19 et de l'essor de la demande mondiale les concernant ;~~

15. *Demande* au Conseil de continuer à suivre les progrès du secteur des systèmes d'aéronef non habité (UAS), ~~d'évaluer en profondeur si des orientations relatives à la réglementation économique applicable à l'exploitation internationale des systèmes d'aéronef non habité s'imposent et s'il y a lieu, 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 ;~~

16. *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 ;

17. 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 ;

18. *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) ;

19. *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 ;

20. *Demande* au Conseil d'incorporer au modèle d'accord OACI sur les services aériens des ~~d'élaborer des orientations~~ visant à garantir que les accords sur les services aériens demeurent un cadre prévisible en cas de crise touchant les services aériens internationaux, afin d'en faciliter l'accès aux États membres ~~afin que les États disposent de la souplesse nécessaire pour répondre provisoirement aux crises internationales tout en garantissant l'intégrité des accords sur les services aériens, facilitant ainsi le maintien du trafic en cas de crise, puis le retour « à la normale » ensuite, compte tenu, en particulier, des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, qui a infligé un choc sans précédent au système aérien international ;~~

21. *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- ;

22. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les cadres de réglementation économique restent pertinents et efficaces pour guider les États membres lorsqu'ils tiennent compte des nouvelles tendances dans le secteur et qu'ils relèvent 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,

~~*Considérant* que les délibérations au sein du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien témoignent d'un large appui aux travaux en cours visant à élaborer un instrument multilatéral sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens,~~

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 de régler les préoccupations restantes afin de pouvoir avancer vers, l'élaboration d'une convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, qui vise à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base multilatérale, conformément à la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international ;~~

~~7.~~ 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 ~~A41-20~~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 introduit une modification de 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 ~~A41-20~~A42-XX de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale (Appendice H, Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale)*, et dans la résolution de l'Assemblée ~~A41-21~~A42-XX de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*,

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 que le trafic aérien a connu une baisse considérable du fait de la pandémie de COVID-19, entraînant une diminution des recettes provenant des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et des risques pour la stabilité financière des fournisseurs de services,

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 le financement de fonctions de supervision appropriées et~~ sur l'imputation des coûts du GNSS, ainsi que de tenir compte du recouvrement des coûts liés à la prestation d'une assistance météorologique aéronautique (MET) à l'aviation civile internationale ;
11. *Demande* au Conseil de se pencher sur les questions relatives à la pertinence d'un système mondial ~~de recouvrement des coûts afférents à la fourniture de services de renseignements sur la météorologie de l'espace à l'aviation civile internationale, notamment de l'élaboration d'un mécanisme de recouvrement des coûts conforme aux principes de l'établissement des redevances de l'OACI ;~~

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, y compris les systèmes d'aéronef non habité (UAS) et la mobilité aérienne avancée (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 ;

Considérant qu'on ne saurait trop insister sur la nécessité de remédier aux difficultés financières que fait peser la pandémie de COVID-19 sur les aéroports et les fournisseurs de service de navigation aérienne, et aux répercussions à moyen et long termes sur le financement du développement de l'infrastructure aéronautique,

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 ~~systèmes d'aéronef non habité~~ **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 à l'appui de la relance des aéroports et des services de navigation aérienne à la suite de la pandémie de COVID-19 ;
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 l'Organisation doit recueillir auprès des États des données et des statistiques sur la consommation annuelle de carburant d'aviation afin de surveiller l'incidence potentielle des mesures économiques liées aux aspects opérationnels des services de l'aviation internationale et à l'infrastructure connexe et en rendre compte,~~

Considérant que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui 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,

~~*Mesurant* les difficultés opérationnelles et financières considérables que la pandémie de COVID-19 a créées et la nécessité de disposer en temps voulu de données exactes et complètes pour guider les États dans leurs processus d'élaboration des politiques et de prise de décisions pendant la relance, et d'accroître la résilience,~~

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, ~~de leurs stratégies de relance dans le contexte de la COVID-19~~ 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 ~~les données et les statistiques,~~ notamment le traitement des mégadonnées et l'utilisation de l'IA, ~~recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins des États membres et de l'Organisation ; et de ses États membres, d'établir les paramètres nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses objectifs stratégiques, et d'améliorer l'uniformité des données et des statistiques, ainsi que le fond des analyses~~
4. *Demande* au Conseil :
 - ~~a) de continuer à examiner les moyens d'établir une coopération plus étroite avec les l'Organisation des Nations Unies (ONU), ses agences et d'autres organisations internationales dans le domaine de la collecte et de la diffusion des données et des statistiques sur l'aviation, et de leur analyse, incluant s'il y a lieu des mégadonnées ;~~
 - ~~b) de prendre des dispositions, sur une base appropriée, pour qu'une assistance soit apportée sur demande aux États membres par l'OACI, afin d'améliorer les données et les statistiques sur l'aviation civile, leur analyse et les comptes rendus statistiques à l'Organisation ;~~
 - e) 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) d) de disséminer 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,

~~*Mesurant la nécessité de mettre à jour plus fréquemment les prévisions pour faciliter la relance dans le contexte de la pandémie de COVID-19, ainsi que les besoins futurs des États en matière de planification et de mise en œuvre,*~~

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,

~~*Sachant qu'il est nécessaire de mesurer la contribution économique de l'aviation aux économies nationales à l'aide du cadre méthodologique élaboré conformément à la norme internationalement acceptée du Système de comptabilité nationale 2008,*~~

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 de poursuivre ses travaux en vue de mettre la dernière main au document relatif au cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) élaboré conformément au Système de comptabilité nationale 2008~~ 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 d'élaborer des méthodologies et des procédures pour mesurer les incidences indirectes et secondaires de l'activité aéronautique sur l'économie nationale, ainsi que des orientations sur les bilans de rentabilité, les analyses coûts-avantages, les analyses de l'impact économique et les analyses coût-efficacité pour répondre aux besoins de l'Organisation, des groupes régionaux de planification de la navigation aérienne, et à d'autres activités de l'Organisation ;~~

4.3. *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 l'industrie le secteur ;

5.4. *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.

— FIN —