



A41-WP/671

P/66

5/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LES POINTS 38 ET 39 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur les points 38 et 39 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique. Il est recommandé à la Plénière d'adopter la résolution 38/1.

Note.— Prière d'insérer la présente note en bonne et due place dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

(25 pages) 22-3276

Point 38 : Développement économique du transport aérien

38.1 Dans la note WP/17, le Conseil a présenté, pour examen et adoption par l'Assemblée, une version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* qui remplacerait la résolution A40-9. Les révisions qu'il a été proposé d'apporter à la résolution avaient pour objet d'éliminer les textes caducs et d'insérer les éléments nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée, notamment les résultats de la seizième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/16). Les principaux amendements découlent également de l'examen par le Conseil de l'évolution des aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne et des informations récentes concernant l'analytique de mégadonnées, les prévisions de trafic à long terme et le compte satellite de l'aviation. Les incidences de la pandémie de COVID-19 et les mesures à prendre dans les domaines concernés ont aussi été prises en considération.

38.2 Dans la note d'information WP/448, la Chine a décrit un système de gestion globale du suivi des bagages, fondé sur la technologie d'identification par radiofréquence, développé en réponse aux préoccupations relatives à la question des bagages exprimées par le secteur national du transport aérien. La note favorisait l'innovation, la numérisation et le développement intelligent dans le secteur du transport aérien.

38.3 Dans la note d'information WP/217, la République dominicaine a fait part de son expérience à la suite de la signature du mémorandum d'entente par les autorités de l'aviation civile des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile qui prévoit l'octroi des droits de septième liberté de l'air aux services tout cargo. L'auteur de la note a encouragé une libéralisation progressive du transport aérien, et plus particulièrement des services tout cargo.

38.4 La Commission a examiné le projet de résolution sur l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* figurant dans l'appendice de la note WP/17 et s'est entendue sur plusieurs insertions et amendements proposés. Des éclaircissements ont été fournis concernant l'appendice A, section I, sur la question de demander au Conseil d'effectuer une évaluation en profondeur afin de déterminer s'il est nécessaire d'élaborer des éléments indicatifs sur la réglementation économique applicables à l'exploitation internationale d'aéronefs non habités. Un État membre a proposé que la question de la taxation des carburants d'aviation soit étudiée plus avant par l'OACI. La Commission a recommandé à la Plénière d'adopter la résolution suivante en remplacement de la résolution A40-9.

Résolution 38/1 : 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 pertinents ;

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 « *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* 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 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 40^e 41^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 complète et rapide 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 l'intervention illicite* ;
7. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États membres pourront participer, comme principal moyen de faire progresser la solution des problèmes d'importance mondiale dans le domaine du transport aérien, lorsque de telles réunions sont justifiées par le nombre et l'importance des problèmes à traiter et qu'il existe une possibilité réelle d'action constructive à leur sujet ;
8. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de diffuser et promouvoir la politique de transport aérien de l'OACI et les orientations connexes auprès des États membres et entre ces États ;
9. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de 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 ;
- 9-10. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les résolutions et décisions de l'Assemblée concernant les activités de transport aérien de l'Organisation, ainsi que de suivre et faciliter la mise en œuvre par les États des politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien ;
- 10-11. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif des politiques de transport aérien de l'OACI et d'informer l'Assemblée lorsqu'il est nécessaire d'y apporter des modifications ;

~~11~~-12. *Demande* au Conseil de tenir à jour les politiques et éléments d'orientation de l'OACI dans le domaine du transport aérien et de les adapter aux changements et aux besoins des États membres tout en préservant les principes de base sur lesquels ils sont fondés ;

~~12~~-13. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A39-15~~A40-9.

APPENDICE A

Réglementation économique du transport aérien international

Section I. Principes de base et vision à long terme

L'Assemblée,

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

Considérant que l'action multilatérale visant à libéraliser le transport aérien international, en particulier l'échange 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, incluant des exemples de clauses et des modèles d'accord sur les 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 de s'abstenir d'adopter des mesures unilatérales et extraterritoriales propres à nuire au développement ordonné, durable et harmonieux du transport aérien international, et de veiller à ce que des politiques et des législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans tenir dûment compte de ses caractéristiques particulières ;
4. *Prie instamment* les États membres qui ne sont pas encore parties à l'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 ;
- 7.8. *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 ;
- 8.9. *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 ;
- 9.10. *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 ;
- 10.11. *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 ;
- 11.12. *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 ;
- 12.13. *Demande* au Conseil ~~d'entreprendre des travaux supplémentaires pour~~ *de continuer* à mieux faire comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation 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 déterminer s'il y a lieu d'envisager l'élaboration d'un accord international spéciale 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 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 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 promouvoir l'application et le respect des principes clés des Orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières, 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 ;

13-18. *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) ;

14-19. *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 des résultats de ces mesures, afin de déterminer si en temps opportun des mesures analogues ou autres devraient être recommandées aux États membres en vue de leur application sur une base plus large ;

20. *Demande* au Conseil d'élaborer des directives 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 ;

15-21. *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.

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 d'une compagnie aérienne d'un ou de plusieurs autres États faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à cet autre ou ces autres États ou à des ressortissants de ces États, ou est effectivement sous leur contrôle ;

4. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'emploi d'autres critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes, notamment ceux qu'a élaborés l'OACI, et d'adopter une attitude souple et positive pour faciliter les efforts d'autres États visant à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sans compromettre la sécurité ni la sûreté ;

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

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

Section III. Coopération dans les arrangements réglementaires et concurrence

L'Assemblée,

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

Considérant que l'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 afin de favoriser l'harmonisation et la compatibilité des approches et des pratiques réglementaires pour le transport aérien international, y compris sur les questions de concurrence ;

1. *Prie instamment* les États membres de noter que la concurrence loyale est un principe général important dans l'exploitation des services de transport aérien international ;
2. *Prie instamment* les États membres d'élaborer des lois et des politiques sur la concurrence qui s'appliquent au transport aérien, en tenant compte de la souveraineté nationale, et en suivant les orientations de l'OACI sur la concurrence ;
3. *Prie instamment* les États membres d'encourager la coopération entre autorités régionales et/ou nationales de la concurrence lorsqu'ils traitent de questions relatives au transport aérien international, y compris dans le contexte de l'approbation d'alliances et de fusions ;
4. *Encourage* les États membres à incorporer dans leurs législations, règles et règlements nationaux les principes fondamentaux de concurrence loyale et équitable, de non-discrimination, de transparence, d'harmonisation, de compatibilité et de coopération énoncés dans la Convention et intégrés dans les politiques et les orientations de l'OACI ;
5. *Demande* au Conseil de créer des outils tels qu'un forum d'échange pour renforcer la coopération entre les États, le dialogue et les échanges d'informations sur la concurrence loyale, en vue de promouvoir des approches réglementaires compatibles en matière de transport aérien international ;

6. *Demande* au Conseil de continuer de suivre l'évolution du domaine de la concurrence dans le transport aérien international et d'actualiser, lorsque c'est nécessaire, les politiques et les éléments d'orientation pertinents de l'OACI.

Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) adopté par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a inclus certains aspects du transport aérien international ;

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

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

2. *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 d'utiliser ces orientations ;
 - f) de déposer auprès de l'OACI, en vertu de l'article 83 de la Convention, copie de toutes exemptions et de tous engagements spécifiques, au titre de l'AGCS, se rapportant au transport aérien international ;
5. *Demande* à l'OMC, à ses États membres et à ses observateurs de prendre dûment en considération :
- a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation qui se produit aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional ;
 - b) les responsabilités constitutionnelles de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne sa sécurité et sa sûreté ;
 - c) la politique et les éléments d'orientation actuels de l'OACI sur la réglementation économique du transport aérien international et ses travaux continus dans ce domaine ;
6. *Demande* au Conseil :
- a) de continuer à jouer un rôle de chef de file mondial pour faciliter et coordonner le processus de libéralisation économique tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement dans le transport aérien international ;
 - b) de suivre de façon proactive les faits nouveaux, en matière de commerce des services, susceptibles de toucher le transport aérien international, et d'informer les États membres en conséquence ;
 - c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'OMC et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

APPENDICE B

Imposition

L'Assemblée,

Considérant que l'imposition de taxes sur le transport aérien international, notamment sur les aéronefs, le carburant et les produits techniques consommables, sur le revenu des entreprises de transport aérien international, ainsi que sur la vente ou l'utilisation de tels services, peut avoir un impact économique et concurrentiel négatif sur les opérations de transport aérien international ;

Considérant que la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, énoncée dans le Doc 8632, fait une distinction conceptuelle entre une redevance et une taxe, en ce sens qu'» une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts

de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis » ;

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

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion fait l'objet de la résolution ~~A40-17~~ A41-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 ;

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 ;

3.4. *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 pour l'application et la divulgation des redevances pour les aéroports et les services de navigation aérienne ;

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

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'avion et des mesures fondées sur le marché est traitée séparément dans la résolution ~~A40-17~~A41-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 ~~A40-18~~A41-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 que le Conseil a adopté des orientations de politique sur la ventilation des coûts du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour assurer le traitement équitable de tous les usagers susceptibles de tirer réellement parti des services GNSS ;

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 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 ;
- 8.9. *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 ;
- 9.10. *Demande* au Conseil de continuer de mettre à jour, si nécessaire, les orientations sur le financement de fonctions de supervision appropriées et sur l'imputation des coûts du GNSS, ainsi que de tenir compte

du recouvrement des coûts liés à la prestation d'une assistance météorologique aéronautique (MET) à l'aviation civile internationale ;

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 ;

~~10.~~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 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 ;
- 6.7. *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 des systèmes d'aéronef non habité ;
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 ;
- 7.10. *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 d'en rendre compte ;

Considérant que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à recueillir des données et des statistiques pertinentes et à les analyser pour mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux objectifs stratégiques de l'Organisation ;

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

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

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 propices à une analyse poussée desdites données, *Reconnaissant* que l'analytique de données sur l'aviation connaît des transformations avec une vitesse et une quantité croissantes de données et de nouvelles techniques d'analyse en pleine évolution, ;

Reconnaissant que l'OACI a poursuivi ses efforts pour rendre les processus ayant trait aux données et aux statistiques sur l'aviation efficaces et efficaces grâce à l'élaboration d'un ensemble d'outils électroniques et à l'établissement de connaissances spécialisées sur les technologies émergentes pour tenir compte des mégadonnées potentielles, afin de répondre à l'évolution des besoins des États membres, *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 outils électroniques disponibles lorsqu'ils fournissent des données et accèdent aux données et aux statistiques sur l'aviation ; tableaux de bord des mégadonnées qui sont mis à jour en permanence 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 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 les données et les statistiques, notamment les mégadonnées, recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États membres, 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 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 ;
 - b) de prendre des dispositions, sur une base appropriée, pour qu'une assistance soit apportée sur demande aux États membres par l'OACI, afin d'améliorer les données et les statistiques sur l'aviation civile, leur analyse et les comptes rendus statistiques à l'Organisation ;
 - c) 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 ;
 - d) de disséminer 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.

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 ~~et la planification~~ environnementales ;

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 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 le manque critique d'informations économiques fiables sur le rôle de plus en plus important de l'aviation dans les économies nationales, partout dans le monde, *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 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 ~~l'élaboration du~~ cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) élaboré ~~et de valider le rapprochement de différentes données pour mesurer les incidences directes de l'aviation sur l'économie nationale~~ conformément au Système de comptabilité nationale 2008, notamment la contribution de l'aviation au produit intérieur brut (PIB), le nombre d'emplois créés par l'aviation, la consommation de l'aviation et l'impact de l'aviation sur la balance des paiements ;

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

5. *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 un élément intégral du transport aérien international qui est de plus en plus affecté par le cybercommerce ;

-
1. *Prie instamment* les États membres de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'ils formulent une politique en matière de poste aérienne internationale, en particulier lors de réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;
 2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande et comme le prévoient les arrangements pertinents de coopération entre l'UPU et l'OACI, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir ;
 3. *Demande* au Conseil de surveiller et d'analyser les contraintes logistiques internationales du cybercommerce, en collaboration avec l'UPU.

38.5 La Commission a pris note de l'information présentée dans les notes WP/448 et WP/217.

Point 39 : Autres questions à examiner par la Commission économique

39.1 Dans la note WP/153, l'Iran (République islamique d') a fait savoir que les effets dommageables des mesures d'embargo imposées par les États-Unis à son aviation civile compromettaient la sécurité de son secteur aéronautique. La note exhortait l'OACI à prendre des mesures concrètes pour mettre fin aux mesures d'embargo unilatérales et extraterritoriales prises par les États-Unis contre le système d'aviation civile de l'Iran (République islamique d').

39.2 Dans la note WP/366, le Venezuela (République bolivarienne du) a présenté des informations sur les difficultés rencontrées par ses exploitants d'aéronefs pour obtenir des pièces d'aéronefs, sous-traiter des services, tenir à jour la documentation technique et former les équipages de conduite, en raison de l'application de mesures coercitives unilatérales par plusieurs pays. La note a expliqué que ces mesures coercitives unilatérales, qui constituaient une menace pour la sécurité des opérations, étaient dues aux mesures d'embargo imposées par le gouvernement américain.

39.3 Dans la note WP/596, le Venezuela (République bolivarienne du) a expliqué que les mesures arbitraires unilatérales prises à l'encontre de l'État vénézuélien empêchaient l'aviation civile vénézuélienne d'entretenir des relations commerciales normales avec les fournisseurs de services des autres États, compromettaient la sécurité, limitaient la capacité et le développement de la navigation aérienne, et freinaient la croissance économique durable du transport aérien. La note soulignait que les mesures unilatérales étaient contraires aux dispositions de la Convention de Chicago et demandait donc au Conseil d'ouvrir une enquête en vertu de l'article 55, alinéas c), d), et e) de la Convention.

39.4 Dans la note WP/597, le Venezuela (République bolivarienne du) a affirmé que certains États membres ayant signé avec l'État du Venezuela des accords bilatéraux, qui sont toujours en vigueur, permettaient à des entreprises privées de refuser de fournir aux exploitants aériens vénézuéliens des services aéroportuaires spécialisés, en violation de l'article 28 de la Convention de Chicago. La note demandait au Conseil de se prononcer sur l'obligation incombant aux États de fournir des services et des installations aéroportuaires en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs qui effectuent des vols internationaux, conformément à la Convention.

39.5 Dans la note d'information WP/446, la Chine a fait part de son expérience dans l'utilisation, en logistique, de systèmes d'aéronef télépilotés (RPAS), qui a insufflé un nouvel élan pour la transformation de l'industrie et de la consommation dans les zones rurales, et qui favorise le développement économique et la mise en œuvre de la stratégie de revitalisation dans les zones rurales.

39.6 Dans la note d'information WP/449, la Chine a souligné le rôle de l'utilisation de véhicules aériens non habités (UAV) pour renforcer l'efficacité de la logistique dans les agglomérations urbaines. La note expliquait que l'utilisation d'UAV jouait un rôle important en favorisant la réduction des coûts, l'efficacité et l'amélioration de la qualité de la logistique urbaine, et permettait de faciliter la modernisation de ce secteur.

39.7 Dans la note d'information WP/404, Cuba a indiqué que la décision des États-Unis d'activer le titre III de la loi Helms-Burton avait eu des conséquences néfastes sur le développement de l'aviation civile à Cuba, en particulier pour les entreprises étrangères qui avaient l'intention de créer des entreprises liées à des investissements destinés à moderniser les aéroports cubains, et sur l'exploitation de compagnies aériennes de différents pays assurant des liaisons entre Cuba et le reste du monde.

La note réaffirmait que les mesures unilatérales et extraterritoriales avaient une incidence considérable sur les pays en développement et, plus particulièrement, qu'elles entravaient le transport aérien international.

39.8 La Commission a pris acte de l'information présentée dans les notes WP/153, WP/366, WP/596 et WP/597. Certains États ont souscrit au contenu de ces notes et mis en garde contre les mesures unilatérales prises par les États, en raison des conséquences néfastes de pareilles mesures sur le droit d'un État de développer son aviation civile, tel qu'il est inscrit dans la Convention de Chicago. Ils ont rappelé que le rôle de l'OACI était d'offrir aux États une plateforme devant leur permettre d'assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale, sur la base d'une possibilité équitable. Les États-Unis ont répondu en exprimant leur position sur cette question et en affirmant que l'OACI n'était pas l'instance appropriée pour débattre des sanctions appliquées par les États-Unis, car celles-ci visaient les comportements spécifiques de certains États, et qu'elles demeureraient en vigueur jusqu'à ce que ces comportements cessent. Ils ont réaffirmé qu'ils continueraient à respecter toutes leurs obligations internationales en vue d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale.

39.9 La Commission s'est dite consciente que les questions abordées dans ces notes étaient complexes, de nature politique et sensibles, et qu'elles avaient été soulevées lors de précédentes sessions de l'Assemblée. Elle est en conséquence venue de refléter les discussions y afférentes dans son rapport à la Plénière. Elle a également décidé que ces questions seraient portées à l'attention du Président du Conseil, dont les « bons offices » avaient déjà été sollicités sur ces questions par le passé.

39.10 La Commission a pris note de l'information présentée dans les notes WP/446, WP/449 et WP/404.