



A40-WP/619
P/47
30/9/19

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LE POINT 33 DE L'ORDRE DU JOUR

(Rapport présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur le point 33 de l'ordre a été approuvé par la Commission économique.

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

(4 pages) 19-3328

Point 33 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

33.1 Dans la note WP/17, le Conseil décrit une approche exhaustive, globale et porteuse de transformation visant à relever les défis du financement de l'infrastructure aéronautique, fondée sur les résultats des troisième et quatrième forums aéronautiques mondiaux (IWAF) de l'OACI. La note présente les travaux de l'OACI en matière d'élaboration de politiques, des orientations et d'outils en ligne destinés à aider les États à financer l'infrastructure de l'aviation, et présente également le plan des travaux futurs de l'Organisation dans ce domaine, qui visent à aider les États à combler les lacunes en matière d'infrastructure pour réaliser le plein potentiel du transport aérien.

33.2 Dans la note WP/18, le Conseil rend compte des travaux importants de l'OACI relatifs aux aspects économiques des aéroports et des services de navigation aérienne faisant suite aux décisions de la 39^e session de l'Assemblée. La note présente également le plan des travaux futurs dans ce domaine, qui s'inscrivent dans le cadre des programmes des travaux de réglementation économique et d'assistance technique, en mettant l'accent sur l'actualisation et l'élaboration constantes des politiques, d'orientations et d'outils pertinents, et en sensibilisant les États et les fournisseurs de services à leur mise en œuvre.

33.3 La note WP/183 présentée par l'Ukraine souligne la nécessité d'assurer le financement suffisant et durable des autorités de l'aviation civile (AAC) pour qu'elles puissent s'acquitter des fonctions de supervision en matière de sécurité, de sûreté et de supervision économique. La note met l'accent sur les politiques et les éléments indicatifs existants de l'OACI concernant les mécanismes de financement des fonctions de supervision de l'aviation et donne des exemples de méthodes de financement des AAC en Ukraine et dans l'Union européenne (UE) conformément à ces politiques (notamment l'approche par les redevances d'usage). La note invite l'OACI à envisager l'organisation d'ateliers/séminaires destinés à faire connaître les politiques et les éléments indicatifs relatifs au financement des fonctions de supervision, et à échanger les pratiques optimales entre les États.

33.4 Dans la note d'information WP/246, les Émirats arabes unis présentent leur Sommet mondial sur l'investissement en aviation, une initiative qui permet aux États participants de fournir des informations sur leurs possibilités d'investissement dans le domaine de l'aviation et sur les conditions économiques qui les sous-tendent afin d'attirer des investisseurs pour le développement de leurs infrastructures aéronautiques. Les Émirats arabes unis invitent tous les États à participer aux futures éditions du Sommet, et proposent une résolution de l'Assemblée sur la stimulation de l'investissement et du financement dans le domaine de l'aviation.

33.5 Dans la note d'information WP/350, la République dominicaine partage son expérience sur l'établissement de partenariats public-privé pour la gestion aéroportuaire, dans le cadre de contrats de concession à des entreprises privées pour l'administration, l'extension, la maintenance et l'exploitation des aéroports. La note décrit les avantages liés à ces partenariats, notamment l'amélioration de l'infrastructure, le renforcement de la capacité à répondre à la demande croissante, la qualité supérieure du service et la hausse de la rentabilité.

33.6 Dans la note d'information WP/381, l'Inde explique le rôle clé que jouent les services d'assistance en escale dans l'amélioration des activités aéroportuaires. La note met en lumière l'établissement d'un cadre pour la mise en œuvre de services d'assistance en escale, comme il est décrit dans sa politique nationale de l'aviation civile de 2016, grâce à la technologie et à une surveillance efficace.

33.7 Dans sa note d'information WP/549, l'Indonésie présente la mise en œuvre du concept d'aéroport intelligent pour l'avènement d'une expérience aéroportuaire axée sur les passagers et la technologie, au moyen de technologies mobiles et d'idées novatrices permettant d'offrir des services souples, confortables et d'avant-garde.

33.8 Examinant le rapport du Conseil présenté dans la note WP/17, la Commission prend acte de l'approche adoptée par les troisième et quatrième éditions de l'IWAF en vue de relever les défis de financement, et appuie l'élaboration de politiques, d'orientations et d'outils destinés à aider les États à financer une infrastructure aéronautique de qualité. Elle approuve le programme des travaux de l'Organisation concernant le financement du système et de l'infrastructure aéronautiques.

33.9 Pour ce qui est des travaux de l'OACI dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne dont rend compte la note WP/18, un large appui est apporté aux efforts fournis par l'Organisation, notamment en ce qui concerne les nouvelles orientations sur la question des aéroports économiquement non viables. La Commission approuve le programme des travaux de l'OACI dans ce domaine. Une proposition est formulée, selon laquelle un éventuel mécanisme de recouvrement des coûts pour la prestation des services de navigation aérienne aux systèmes d'aéronef non habité ne devrait pas être seulement juste et équitable mais aussi transparent ; et ce mécanisme et ses modalités devraient être à la discrétion des États membres.

33.10 En ce qui concerne le financement adéquat des AAC en vue de l'exercice de leurs fonctions de supervision de la sécurité, de la sûreté et de supervision économique, la Commission prend acte des difficultés auxquelles se heurtent les États, décrites dans la note WP/183, en particulier pour ceux qui disposent de ressources financières limitées et dont le volume de circulation aérienne est insuffisant pour permettre le recouvrement des coûts. Il est aussi noté que le niveau de financement des AAC est souvent en deçà du niveau de financement de l'industrie. La Commission convient que l'OACI devrait tenir des ateliers et des séminaires régionaux afin de sensibiliser les États à cette question, de mieux leur faire connaître les politiques et les orientations de l'OACI relatives au financement de l'infrastructure et de la supervision et de renforcer leur mise en œuvre.

33.11 Pour ce qui est de la note WP/246 qui propose une résolution de l'Assemblée sur la stimulation de l'investissement et du financement dans le domaine de l'aviation, la Commission indique qu'il existe d'ores et déjà une résolution de l'Assemblée sur la gestion et le financement de l'infrastructure de l'aviation, et que des travaux sur ce sujet, décrits dans les notes WP/17 et WP/18, sont en cours à l'OACI. Par conséquent, la Commission décide qu'une résolution autonome n'est pas nécessaire.

33.12 La Commission prend acte des informations figurant dans les notes WP/350, WP/381 et WP/549.
