



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/326
EC/51
6/10/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

**PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT
SUR
LES POINTS 31 ET 32 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur les points 31 et 32 de l'ordre du jour sont présentés à l'examen de la Commission économique.

Point 31 : Élaboration d'un exposé récapitulatif actualisé de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

31:1 À sa troisième séance, la Commission examine la note WP/44, qui est un rapport du Conseil sur un examen approfondi des résolutions dans le domaine du transport aérien. À sa 33^e session, l'Assemblée a adopté une résolution sur un *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* (A33-19). Comme le prévoyait la Résolution A33-19, qui demandait au Conseil de garder l'exposé récapitulatif à l'étude et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications, il a été procédé à un examen approfondi de la Résolution A33-19, et une version révisée et actualisée est présentée pour que l'Assemblée l'étudie et l'adopte.

31:2 Le projet présenté par le Conseil comprend un texte liminaire et huit appendices qui, ensemble, forment un projet d'exposé récapitulatif de la politique permanente dans le domaine du transport aérien, lequel est structuré de la manière suivante :

- Introduction
- Appendice A — Réglementation économique
- Appendice B — Statistiques
- Appendice C — Prévisions et planification économique
- Appendice D — Facilitation
- Appendice E — Imposition
- Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne
- Appendice G — Économie des transporteurs aériens
- Appendice H — Poste aérienne

31:3 La Commission examine le projet de résolution récapitulative et entérine le texte présenté, avec des modifications mineures au paragraphe 2 du dispositif de la Section II et au paragraphe 6, alinéa a) du dispositif de la Section IV de l'Appendice A. La Commission note en outre que l'exposé récapitulatif sera réexaminé en profondeur avant chaque session ordinaire de l'Assemblée et que la nécessité de l'actualiser ou de le modifier de quelque façon sera portée à l'attention de l'Assemblée.

31:4 En ce qui concerne les amendements proposés par le Conseil pour l'Appendice A, Section II, concernant la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens, le Japon présente une proposition de complément d'amendement au texte proposé par le Conseil, qui reprend certains éléments de la déclaration de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5). Cette proposition, qui donne lieu à un fort long débat, reçoit l'appui de plusieurs délégations. D'autres délégations s'y opposent toutefois, estimant que le texte original tient mieux compte de l'objectif de l'État récapitulatif et reflète le résultat d'ATConf/5 sur cette question.

31:5 Le Secrétariat communique des renseignements sur l'origine et l'intention des amendements proposés par le Conseil. Le Japon présente ensuite une nouvelle proposition consistant à supprimer tous les amendements proposés par le Conseil. En l'absence d'un consensus sur les première et deuxième propositions présentées par le Japon, la Commission décide que le texte proposé par le Conseil sera maintenu sans modification.

31:6 En conclusion, la Commission convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution suivant, en notant que, une fois adoptée, la nouvelle résolution remplacera la Résolution A33-19, qui cessera donc d'être en vigueur.

RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION

Résolution 31/1

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

Introduction

L'Assemblée,

Considérant que la Convention établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée et harmonieuse 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 est un facteur important pour promouvoir et favoriser un développement économique soutenu au niveau national aussi bien qu'international,

Considérant qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires au développement du 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 contractants, que ces éléments, études et statistiques doivent être actualisés, pertinents et bien ciblés et qu'ils doivent être diffusés aux États contractants par les moyens les plus efficaces,

Considérant que les États contractants doivent fournir des données statistiques et d'autres renseignements exacts et factuels pour permettre à l'Organisation d'établir ces éléments d'orientation, études et statistiques,

Considérant que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation doivent aider les États contractants à établir des politiques et des pratiques facilitant la mondialisation, la commercialisation et la libéralisation du transport aérien international,

Considérant qu'il est important que les États contractants 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, à jour, telle que cette politique existe à la clôture de la 35^e session de l'Assemblée :

- Appendice A — Réglementation économique
- Appendice B — Statistiques
- Appendice C — Prévisions et planification économique
- Appendice D — Facilitation
- Appendice E — Imposition
- Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne
- Appendice G — Économie des transporteurs aériens
- Appendice H — Poste aérienne

2. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte de cette politique et de l'élaboration qui continue d'en être faite par le Conseil, dans les documents mentionnés dans le présent exposé récapitulatif, et par le Secrétaire général, dans les manuels et les circulaires ;

3. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour remplir les 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 études de transport aérien ;

4. *Demande* au Conseil d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement des ressources humaines et techniques nécessaires pour assurer la meilleure contribution possible du transport aérien au bien-être économique et social des pays en développement ;

5. *Demande* au Conseil, lorsqu'il considère qu'il serait avantageux pour faciliter son travail sur toute question de transport aérien, de chercher à consulter des experts représentant les États contractants par les moyens les plus appropriés, y compris l'institution de groupes d'experts qualifiés faisant rapport au Comité du transport aérien, ou de groupes d'étude du Secrétariat, et des travaux par correspondance ou dans des réunions ;

6. *Demande* au Conseil de convoquer des conférences ou des réunions à l'échelon division, auxquelles tous les États contractants peuvent 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 ;

7. *Demande* au Conseil de prévoir les ateliers, les séminaires et les autres réunions de ce genre qui pourraient être nécessaires afin de diffuser cette politique de transport aérien de l'OACI et les éléments d'orientation connexes à l'intention des États contractants et entre ces États ;

8. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif de la politique de transport aérien de l'OACI et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A33-19.

APPENDICE A

Réglementation économique

Section I. Accords et arrangements

L'Assemblée,

Considérant qu'elle estime qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune possibilité d'aboutir à un accord multilatéral complet et universel, même si l'échange multilatéral des droits commerciaux le plus large possible reste un des buts de l'Organisation,

Considérant que, dans le cadre de la Convention, les États contractants ont de nombreux objectifs et politiques réglementaires divers tout en partageant l'objectif fondamental qu'est la participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international,

Considérant que l'exploitation saine et économique des services internationaux de transport aérien est un des objectifs de la Convention et qu'à cet égard l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux renforce l'exploitation des services réguliers internationaux et aide les États contractants qui sont déjà parties à cet accord à atteindre cet objectif,

Considérant qu'elle a de façon répétée souligné l'obligation qui incombe à chaque État contractant de se conformer aux dispositions de l'article 83 de la Convention en enregistrant dès que possible auprès du Conseil tous les arrangements relatifs à l'aviation civile internationale conformément au *Règlement relatif à l'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques à l'OACI*,

Considérant que les retards indus et la non-conformité concernant l'enregistrement d'accords et d'arrangements aéronautiques sont à éviter, pour que l'on puisse disposer de renseignements exacts et complets sur la réglementation, et assurer une plus grande transparence,

Considérant que l'établissement de tarifs de transport aérien international équitables et raisonnables, et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens, est une question d'une importance majeure pour l'économie de beaucoup d'États,

Considérant que les règles et conditions dont sont assortis les tarifs aériens internationaux devraient éviter les complications injustifiées, être uniformes dans la mesure du possible et protéger équitablement les intérêts des usagers,

Considérant que les gouvernements ont une responsabilité en matière de tarifs, en application de leur législation nationale et des obligations en vertu d'accords bilatéraux et autres accords de services aériens,

1. *Réaffirme* le rôle de chef de file de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international et dans la facilitation d'une libéralisation protégée ;

2. *Prie instamment* les États contractants qui ne sont pas encore parties à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI) d'envisager d'urgence de le devenir ;

3. *Prie instamment* tous les États contractants d'enregistrer à l'OACI les accords et arrangements de coopération 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* ;

4. *Prie instamment* les États contractants de tenir le Conseil parfaitement au courant de tous problèmes importants résultant de l'application des accords bilatéraux ainsi que de tout développement réalisé ou prévu qui constituerait un progrès vers l'objectif qu'est l'échange multilatéral des droits commerciaux ;

5. *Demande* au Conseil de continuer de 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 contractants en vue de leur application sur une base plus large ;

6. *Demande* au Conseil de poursuivre l'étude comparative et analytique des politiques et pratiques des États contractants et des entreprises de transport aérien en ce qui concerne les droits commerciaux ainsi que des dispositions des accords de services aériens, et d'informer tous les États de tout fait nouveau relatif à la coopération internationale, y compris des arrangements libéralisés, dans le domaine des droits commerciaux ;

7. *Demande* au Conseil de garder à l'étude le mécanisme d'établissement des tarifs internationaux ainsi que les règles et conditions dont sont assortis ces tarifs ;

8. *Demande* au Conseil de revoir périodiquement le règlement relatif à l'enregistrement, en vue de simplifier la procédure d'enregistrement des accords et arrangements aéronautiques ;

9. *Demande* au Secrétaire général de rappeler aux États contractants qu'il importe d'enregistrer sans tarder ces accords et arrangements, et d'apporter aux États contractants l'assistance dont ils peuvent avoir besoin pour enregistrer leurs accords et arrangements aéronautiques auprès du Conseil ;

10. *Demande* au Président du Conseil et au Secrétaire général de promouvoir l'adhésion universelle à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (ATSAI), ainsi que sa mise en application, et d'inviter les États contractants à faire connaître au Secrétariat leurs intentions à l'égard de l'adhésion à cet accord.

Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires

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 la fourniture de services de transport aérien réguliers et fiables revêt une importance fondamentale pour le développement de l'économie d'un grand nombre d'États en développement, en particulier de ceux dont l'économie dépend du tourisme,

Considérant que la stricte application du critère d'une participation substantielle à la propriété et d'un contrôle effectif pour autoriser une compagnie aérienne à exercer des droits de route et autres droits de transport aérien pourrait priver un grand nombre d'États en développement du droit à l'égalité et à l'équité des possibilités d'exploiter des services de transport aérien international et de tirer les avantages optimaux d'une telle exploitation,

Considérant que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés devraient être libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État, progressivement, de façon souple et avec un contrôle réglementaire effectif concernant en particulier la sécurité et la sûreté,

Considérant que l'élargissement ou une application souple des critères de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes pourrait aider à créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie, et contribuer aux objectifs de participation des États au processus de libéralisation,

Considérant que la réalisation d'objectifs de développement par de tels 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 l'affinité et la communauté d'intérêts existant entre États en développement qui appartiennent à de tels mouvements d'intégration économique régionale,

Considérant que l'exercice des droits de route et autres droits de transport aérien de l'État en développement faisant partie d'une telle communauté d'intérêts, par une compagnie aérienne appartenant substantiellement à un ou plusieurs autres États en développement, ou à leurs ressortissants, qui partagent les mêmes intérêts communautaires, ou effectivement sous leur contrôle, servira à promouvoir les intérêts susmentionnés des États en développement,

1. *Prie instamment* les États contractants d'éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles d'affecter le développement ordonné 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 qu'il soit tenu dûment compte des caractéristiques particulières de celui-ci ;

2. *Prie instamment* les États contractants d'accepter pareilles désignations et à autoriser les compagnies aériennes en question à exercer les droits de route et autres droits de transport aérien d'un ou 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 contractants 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 plusieurs autres États en développement faisant partie du même groupement économique régional lorsque cette compagnie appartient substantiellement à ce ou ces autres États en développement ou à leurs ressortissants, ou est effectivement sous leur contrôle ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'envisager d'employer 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 contractants ayant de l'expérience dans diverses formes d'exploitation conjointe de services aériens internationaux à faire parvenir de façon suivie au Conseil des renseignements complets sur leur expérience, afin que l'Organisation puisse disposer, dans ce domaine, de tous les renseignements qui pourraient être utiles aux États contractants ;

6. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, de prêter toute l'assistance possible aux États contractants qui souhaiteraient participer à des groupements économiques régionaux ou sous-régionaux en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux ;

7. *Demande* au Conseil, lorsqu'il est sollicité, d'assister les États contractants 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 pareils arrangements de coopération.

Section III. Systèmes informatisés de réservation

L'Assemblée,

Considérant la nécessité, en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, de définir les principes d'application mondiale fondés sur la transparence, l'accessibilité et la non-discrimination afin de favoriser la concurrence entre les compagnies aériennes et entre ces systèmes, de procurer aux usagers du transport aérien international un accès au plus large choix possible d'options pour répondre à leurs besoins, et d'éviter l'abus de ces systèmes qui peut conduire à des pratiques néfastes dans la distribution des produits des transporteurs aériens,

1. *Prie instamment* les États contractants :

- a) de suivre le *Code de conduite révisé de l'OACI pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation* adopté par le Conseil le 25 juin 1996 ;
- b) d'utiliser selon les besoins les modèles de clause approuvés par le Conseil à la même date, pour renforcer et compléter le Code ;
- c) de coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional afin d'atténuer les difficultés liées à l'introduction et à l'exploitation des systèmes informatisés de réservation dans les diverses parties du monde ;

2. *Demande* au Conseil de réviser le Code de l'OACI sur les SIR lorsqu'il le faudra.

Section IV. Commerce des services

L'Assemblée,

Considérant que, s'agissant de l'inclusion d'aspects du transport aérien international dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), 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 élabore des recommandations et des propositions pour relever les défis auxquels fait face le transport aérien international, de façon à répondre aux changements internes et externes qui l'affectent ;

2. *Reconnaît* que ces arrangements devraient être basés sur l'objectif général d'un changement graduel, progressif, ordonné et protégé vers l'accès aux marchés ainsi que sur les intérêts de tous les États contractants en vue d'assurer 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 contractants qui participent à des négociations, accords ou arrangements commerciaux concernant le transport aérien international :

- a) de veiller à la coordination interne au sein de leurs administrations nationales, et en particulier à la participation directe des autorités et de l'industrie aéronautiques aux négociations ;
- b) de veiller à ce que leurs représentants soient parfaitement informés des dispositions de la Convention de Chicago, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;
- c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce ;
- 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. *Prie* l'Organisation mondiale du commerce, et ses États membres et observateurs de prendre dûment en considération :

- a) les structures et arrangements particuliers de réglementation du transport aérien international et la libéralisation progressive 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 permanents 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 contractants en conséquence ;
- c) de promouvoir une communication, une coopération et une coordination continues et effectives entre l'OACI, l'Organisation mondiale du commerce et les autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui s'occupent du commerce des services.

Section V. Élaboration des orientations de politique

L'Assemblée,

Considérant les responsabilités qu'ont les gouvernements dans la réglementation de l'économie du transport aérien international et au titre des obligations internationales,

Considérant que l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation concernées et rassemblé les recommandations et autres éléments indicatifs qui en ont résulté,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des conseils contenus dans le Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les conseils figurant dans le Doc 9587 soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants.

APPENDICE B

Statistiques

L'Assemblée,

Considérant que chaque État contractant s'est engagé à veiller à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent les statistiques demandées par le Conseil conformément à l'article 67 de la Convention,

Considérant que le Conseil a aussi fixé des conditions relatives aux 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 l'OACI a mis sur pied une base de données statistiques intégrée afin de fournir aux États contractants et aux autres utilisateurs un système efficace en ligne pour la validation, le stockage et l'extraction des données statistiques,

Considérant qu'un certain nombre d'États contractants n'ont pas encore communiqué, en tout ou en partie, les statistiques demandées par le Conseil,

Considérant que la coopération entre les organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des statistiques d'aviation peut permettre de réduire le fardeau que constitue la communication des statistiques,

1. *Prie instamment* les États contractants de faire tout leur possible pour fournir à temps les statistiques demandées et de les soumettre par voie électronique chaque fois que cela est possible ;

2. *Demande* au Conseil, en faisant appel selon les besoins à des experts en statistiques ou en comptabilité, d'examiner les problèmes statistiques des États contractants et de l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et à améliorer l'uniformité des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États contractants, le fond et la forme des analyses et des publications et la rapidité de leur diffusion par l'Organisation ;

3. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer d'explorer les moyens d'établir une coopération plus étroite avec les autres organisations internationales qui travaillent dans le domaine de la collecte et de la diffusion des statistiques d'aviation ;
- b) de prendre sur demande les dispositions appropriées pour faire aider les États contractants par des membres du Secrétariat, afin de permettre à ces États d'améliorer leurs statistiques d'aviation civile et leurs comptes rendus statistiques à l'Organisation.

APPENDICE C

Prévisions et planification économique

L'Assemblée,

Considérant que les États contractants ont besoin, à diverses fins, 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, doit prévoir l'évolution future susceptible d'exiger des mesures de la part de l'Organisation et doit prendre ces mesures en temps opportun,

Considérant que l'Organisation a besoin de prévisions et de soutien économique spécifiques à des fins de planification des aéroports, des systèmes de navigation aérienne et de l'environnement,

1. *Demande* au Conseil d'établir et de tenir à jour, selon les besoins, des prévisions à long terme et à moyen terme des tendances et de l'évolution de l'aviation civile d'un caractère général aussi bien que d'un caractère particulier et qui comporteraient, lorsque cela est possible, des données régionales ainsi que des données mondiales et de mettre ces prévisions à la disposition des États contractants ;

2. *Demande* au Conseil d'élaborer des méthodes et procédures pour la préparation de prévisions, l'analyse des coûts-avantages ou de rentabilité et l'élaboration de bilans de rentabilité, afin de répondre aux besoins des groupes régionaux de planification de la navigation aérienne et, s'il y a lieu, d'autres organes de l'Organisation chargés de la planification des systèmes ou de l'environnement ;

3. *Demande* au Conseil de prendre des dispositions en vue de recueillir et d'élaborer des éléments sur les méthodes actuelles de prévision, tant pour atteindre les objectifs mentionnés aux paragraphes 1 et 2 que pour diffuser de temps à autre ces éléments aux États contractants à titre indicatif pour leurs propres prévisions et planification économique.

APPENDICE D

Facilitation

Section I. Développement des dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 9, *Facilitation*, a été établie comme moyen d'exposer clairement les obligations imposées aux États contractants par les articles 22, 23 et 24 de la Convention, ainsi que les procédures de normalisation relatives à la satisfaction des exigences normatives dont il est question aux articles 10, 13, 14, 29 et 35,

Considérant qu'il est essentiel que les États contractants continuent de poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale du transport aérien, tout en protégeant les opérations de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant la sûreté et les programmes de conformité en matière d'immigration,

Considérant que l'élaboration d'une série de signes normalisés en vue de faciliter l'utilisation efficace des aéroports par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

1. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9, *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États contractants en ce qui concerne l'administration des contrôles frontaliers ;

2. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9, *Facilitation*, et de l'Annexe 17, *Sûreté*, sont mutuellement compatibles et complémentaires ;

3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que ses spécifications et éléments indicatifs qui figurent dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, demeurent à jour compte tenu du progrès technologique, et de continuer à explorer des solutions technologiques visant à améliorer les formalités de congé ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, soit à jour et corresponde bien aux besoins des États contractants.

Section II. Mise en application de l'Annexe 9

L'Assemblée,

Considérant que la mise en application des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, visant à améliorer les procédures aux points de contrôle frontalier pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, des marchandises et de la poste, est indispensable à l'efficacité du transport aérien,

1. *Prie instamment* les États contractants d'accorder une attention spéciale aux obligations que leur imposent les articles 22, 23 et 24 de la Convention et d'accroître leurs efforts en vue d'appliquer les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *Prie instamment* les États contractants de procéder, au moins une fois par an, à un examen critique des différences qui existent, sur leur territoire, entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions de la dernière édition de l'Annexe 9, et de faire un effort particulier pour modifier leurs politiques de manière à éliminer ces différences ;

3. *Prie instamment* chaque État contractant de notifier à l'Organisation l'état d'avancement, sur son territoire, de la mise en application de l'Annexe 9, conformément à l'article 38 de la Convention ;

4. *Demande* au Conseil d'examiner lorsque c'est nécessaire ou, au minimum, une fois tous les trois ans, la mise en application de l'Annexe 9 et d'indiquer les points qui appellent une intensification des efforts de mise en œuvre de la part des États contractants.

Section III. Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports

L'Assemblée,

Considérant que le passeport est le document officiel fondamental qui témoigne de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il constitue, pour l'État de transit ou de destination, une garantie que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

Considérant que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a demandé à l'OACI d'envisager des moyens de renforcer la coopération internationale afin de lutter contre l'introduction clandestine d'étrangers, tout en insistant sur le fait que ces efforts ne devraient pas compromettre la protection accordée aux réfugiés par le droit international,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies et le Conseil économique et social ont demandé aux États membres de mettre en place ou de renforcer les procédures facilitant la détection des documents de voyage falsifiés, de coopérer bilatéralement et multilatéralement en vue d'empêcher l'usage de documents frauduleux, et de prendre des mesures pénales contre la production et la distribution de documents de voyage frauduleux ainsi que l'usage indu de l'aviation commerciale internationale,

Considérant qu'une coopération de haut niveau est nécessaire entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'usage indu de passeports authentiques par des titulaires de plein droit en vue de faciliter la commission d'un délit, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

1. *Prie instamment* tous les États contractants d'intensifier leurs efforts pour garantir la sécurité et l'intégrité de leurs passeports, protéger leurs passeports contre la fraude et s'aider mutuellement dans le cadre de ces efforts ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux entrepris pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, y compris la préparation éventuelle des SARP et éléments indicatifs nécessaires, pour aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage.

Section IV. Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États contractants poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

Considérant que l'institution et l'intervention active de comités nationaux de facilitation sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

Considérant que la coopération en matière de facilitation entre États contractants et avec les différentes parties nationales et internationales intéressées aux questions de facilitation, a été avantageuse pour toutes les parties en cause,

1. *Prie instamment* les États contractants d'instituer et d'utiliser des comités nationaux de facilitation, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins ;

2. *Prie instamment* les États contractants de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation d'autres organisations intergouvernementales d'aviation ;

3. *Prie instamment* les États contractants de prendre toutes dispositions nécessaires, par le truchement des comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés, pour :

a) appeler régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :

1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;

2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;

b) prendre l'initiative des mesures d'application éventuellement nécessaires ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs comités nationaux de facilitation et d'autres comités de facilitation et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États contractants avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;

5. *Prie instamment* les États limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils pourraient avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;

6. *Prie instamment* les États contractants d'encourager leurs exploitants à continuer de coopérer intensivement avec les administrations publiques en vue :

a) de repérer les problèmes de facilitation et de leur trouver des solutions ;

- b) de concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale et des autres menaces aux intérêts nationaux ;

7. *Prie instamment* les États contractants d'engager les exploitants internationaux et les associations groupant ces exploitants à participer dans toute la mesure possible aux systèmes d'échange électronique de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers et les marchandises aux aéroports internationaux ;

8. *Prie instamment* les États et les exploitants, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le congé du fret aérien.

APPENDICE E

Imposition

L'Assemblée,

Considérant que le transport aérien international joue un rôle majeur dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages internationaux, et que l'imposition de droits sur les aéronefs, le carburant et les produits consommables à usage technique qui sont utilisés pour le transport aérien international, de charges fiscales sur les revenus des entreprises de transport aérien international et sur les aéronefs et autres biens meubles liés à l'exploitation des aéronefs en transport aérien international, ainsi que de taxes de vente ou d'utilisation sur ce type de transport, peut avoir un impact négatif sur les aspects économiques et concurrentiels des opérations de transport aérien international,

Considérant que la politique de l'OACI 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 contractants, de certains aspects du transport aérien international, et que la prolifération des redevances sur le trafic aérien, dont plusieurs peuvent être rangées parmi les taxes de vente ou d'utilisation sur le transport aérien international, donnent lieu à de vives préoccupations,

Considérant que la question des prélèvements liés aux émissions des moteurs d'aviation fait l'objet de la Résolution A35-..., *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,*

Considérant que la résolution énoncée dans le Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international,* complète l'article 24 de la Convention et vise à reconnaître le caractère unique de l'aviation civile internationale et la nécessité d'accorder une exemption de droits à certains aspects de l'exploitation du transport aérien international,

1. *Prie instamment* les États contractants de suivre la résolution du Conseil figurant dans le Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* ;

2. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 8632 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

APPENDICE F

Aéroports et services de navigation aérienne

Section I. Politique en matière de redevances

L'Assemblée,

Considérant que la politique de l'OACI 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'aviation est traitée séparément dans la Résolution A35-..., *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*,

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 le Conseil a été chargé de formuler des recommandations destinées à guider les États contractants 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 le Conseil a adopté et révisé lorsque c'était nécessaire, et publié dans le Doc 9082, la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*,

1. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté ;

2. *Prie instamment* les États contractants 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 exposés à l'article 15 de la Convention et en outre dans le Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne servent qu'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 contractants de prendre toutes mesures utiles conformément à l'article 15 de la Convention pour publier et communiquer à l'Organisation les redevances qu'un État contractant 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 contractant ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les indications et les conseils figurant dans le Doc 9082 soient à jour et correspondent bien aux besoins des États contractants.

Section II. Aspects économiques et gestionnels

L'Assemblée,

Considérant que, en raison des volumes croissants de trafic à acheminer, les coûts globaux de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne continuent d'augmenter,

Considérant que les États contractants s'attachent de plus en plus à améliorer l'efficacité financière de la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne,

Considérant qu'un équilibre devrait être réalisé entre les intérêts financiers respectifs des fournisseurs d'aéroports et de services de navigation aérienne d'une part, et des transporteurs aériens et autres usagers d'autre part,

Considérant que les États contractants ont demandé à l'Organisation de fournir des avis et des indications en vue de favoriser un recouvrement équitable des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne,

Considérant que, dans une mesure croissante, les États contractants confient l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités autonomes et utilisent des installations et services multinationaux de navigation aérienne pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

1. *Rappelle* aux États contractants 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 la ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;

2. *Prie instamment* les États contractants de coopérer de façon active au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne ;

3. *Demande* au Conseil de fournir des avis économiques, organisationnels et gestionnels aux États contractants sur la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne ;

4. *Demande* au Conseil de garder à l'étude la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne et de soumettre des rapports à ce sujet aux États contractants à intervalles appropriés ;

5. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer de fournir dans les meilleurs délais les données financières relatives à leurs aéroports et services de navigation aérienne, afin de permettre au Conseil de fournir ces avis et d'élaborer ces rapports.

APPENDICE G

Économie des transporteurs aériens

L'Assemblée,

Considérant l'intérêt permanent que portent les usagers, les milieux touristiques, l'aviation et les milieux d'affaires, ainsi que leurs organisations internationales, au niveau des coûts d'exploitation, des tarifs et des recettes unitaires appropriées des transporteurs aériens internationaux,

Considérant que les études objectives de l'OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international sont largement utilisées par les États contractants et d'autres organisations internationales, ont rehaussé la neutralité et ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes,

Considérant que l'OACI a besoin de données sur les revenus et les coûts des transporteurs aériens pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

1. *Demande* au Conseil de donner instruction au Secrétaire général de publier périodiquement une étude sur les différences régionales dans le niveau des coûts d'exploitation du transport aérien international, en analysant de quelle façon les différences dans les opérations et les prix des intrants peuvent influencer sur leurs niveaux, ainsi que l'influence que des changements de coûts peuvent exercer sur les tarifs de transport aérien ;

2. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer d'obtenir de leurs transporteurs aériens internationaux, dans les meilleurs délais, les données sur les coûts, les recettes et d'autres aspects qui sont demandées par l'OACI.

APPENDICE H

Poste aérienne

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a donné des directives permanentes sur les activités de l'OACI dans le domaine de la poste aérienne internationale,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte des incidences sur l'aviation civile internationale lorsqu'une politique est formulée en matière de poste aérienne internationale et, particulièrement, aux réunions de l'Union postale universelle (UPU) ;

2. *Charge* le Secrétaire général de fournir à l'UPU, sur demande, tous renseignements concrets qu'il peut aisément obtenir.

Point 32 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur

32:1 La Plénière a renvoyé à la Commission économique l'Appendice C de la note WP/33 sur les résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur ; comme le Conseil le recommande, la Commission convient que, à la suite des mesures prises au titre du point 31, aucune des résolutions de la III^e Partie des Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 5 octobre 2001) (Doc 9790) n'est à déclarer comme n'étant plus en vigueur.

— FIN —