



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

PLÉNIÈRE

Point 2 : Déclarations des délégations des États contractants et des observateurs

L'ENGAGEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE EN FAVEUR DE LA COOPÉRATION AVEC LA COMMUNAUTÉ INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par le Portugal au nom de la Communauté européenne et de ses États membres²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document décrit la manière dont l'UE et ses États membres ont établi un marché régional du transport aérien efficace, ouvert à la concurrence et encadré par une réglementation moderne en ce qui concerne des domaines tels que la sûreté et la sécurité aérienne, la gestion du trafic aérien et l'environnement. L'UE et ses États membres souhaitent coopérer avec l'OACI et ses États contractants pour faire bénéficier des mêmes avantages les consommateurs et le secteur du transport aérien dans le monde entier.

La coopération technologique, l'assistance technique et la convergence des réglementations ont un rôle important à jouer en tant que vecteurs de ce processus.

L'UE et ses États membres souhaitent donc renforcer la coopération avec la communauté internationale du transport aérien, à la fois par l'intermédiaire de l'OACI et de manière bilatérale avec des pays partenaires et des groupes régionaux de pays, afin de poursuivre le développement d'un transport aérien international sûr et durable pour le 21^e siècle.

*Objectifs
stratégiques :*

Le présent document de travail se rapporte aux objectifs stratégiques A (*Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale*) B (*Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale*) C (*Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement*) D (*Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques*) F (*Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale*)

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par la Fédération internationale des ouvriers du transport.

² Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

1. INTRODUCTION

1.1 Aujourd'hui, l'Union européenne représente une population totale de 500 millions d'habitants répartis dans 27 États membres. En ce qui concerne le transport aérien, toutefois, l'UE est un marché unique sans frontières internes reposant sur un important corpus législatif commun appliqué partout dans l'Union et même au-delà. La mise en place du marché unique du transport aérien de l'UE a apporté d'importants avantages aux citoyens de l'UE, à son secteur aérien et à son économie dans son ensemble.

1.2 Sur la base des expériences et des succès du marché unique du transport aérien de l'UE en ce qui concerne l'intégration régionale et la libéralisation des marchés, l'UE et ses États membres souhaitent conjuguer leurs efforts à ceux de l'OACI et de ses États contractants pour assurer la diffusion de l'expérience acquise et tirer parti de l'expérience de l'OACI et de ses États contractants en vue de coopérer afin de développer plus avant un transport aérien international pour le 21^e siècle qui soit sûr, économiquement viable, durable et fondé sur le plan juridique.

2. LE DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN DE L'UE ET SES AVANTAGES

2.1 Jusqu'en 1987, le transport aérien européen était caractérisé par des marchés nationaux protégés et fragmentés dominés par des compagnies de pavillon nationales monopolistiques, ce qui ne laissait que peu de choix aux consommateurs pour les vols à l'intérieur et à l'extérieur de l'Europe.

2.2 L'adoption d'une série d'actes législatifs consécutifs a permis de créer en moins de dix ans un marché unique du transport aérien. Au sein de ce marché, les transporteurs aériens de l'UE sont libres de proposer leurs services à l'intérieur de l'Union européenne, de fixer leurs prix et même, depuis 1997, d'offrir des services de cabotage.

2.3 Par ce processus, la politique de l'UE a transformé avec succès le marché européen du transport aérien en créant les conditions d'une saine concurrence, tout en garantissant à la fois la qualité du service et un niveau de sécurité élevé.

2.4 Depuis 1990, le nombre de compagnies aériennes présentes dans l'UE a augmenté de 20 %, une preuve manifeste du dynamisme du secteur. Le nombre de liaisons intracommunautaires a également augmenté (+170 % depuis 1992) et les liaisons intracommunautaires faisant intervenir plus de deux concurrents ont connu un développement encore plus important (+300 % depuis 1992).

2.5 Pour fournir un autre exemple, avant le milieu des années 1990, les compagnies aériennes à bas coûts n'existaient pratiquement pas en Europe. Elles se sont développées à la suite de la libéralisation du marché de l'UE. Elles ont ainsi atteint en 2006 une part de marché de 28 % de la capacité sur les lignes régulières intracommunautaires. En réaction, les compagnies aériennes traditionnelles ont mis en place des prix et des services plus favorables aux consommateurs.

2.6 L'élargissement de 2004, à l'occasion duquel dix nouveaux États sont devenus membres de l'UE, a apporté la preuve manifeste des avantages du marché unique du transport aérien. Libéré de ses anciennes entraves, le trafic aérien dans les nouveaux États membres a doublé moins de deux ans après que ces pays ont rejoint le marché unique du transport aérien de l'UE.

2.7 L'approche choisie pour le transport aérien est représentative de la méthode employée par l'UE en matière de libéralisation: l'ouverture des marchés, la libération du potentiel du secteur et la mise en place d'une concurrence réglementée. Pour que cette réussite perdure et pour aller plus loin, il est nécessaire de faire évoluer régulièrement les politiques, de rationaliser et de moderniser le cadre réglementaire. Une mise à jour du cadre réglementaire est actuellement à l'étude avec toutes les parties intéressées. Elle vise à renforcer les bases d'un marché du transport aérien européen qui soit ouvert, concurrentiel, innovant, sûr et durable. Il est à souhaiter qu'il puisse servir de référence aux pays et aux régions partenaires.

3. AUTRES VOLETS DE LA LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE S'APPLIQUANT AU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

3.1 Parallèlement à l'ouverture et à l'expansion du marché, l'UE et ses États membres ont mis en place un cadre réglementaire commun plus général pour l'harmonisation et le fonctionnement efficace du marché unique du transport aérien. Au cours de la décennie passée, de nombreuses dispositions législatives ont été adoptées au niveau communautaire dans les domaines économique, technique, social et environnemental, et couvrent par des dispositions communes la quasi-totalité des domaines du transport aérien. Le développement de cette législation se poursuit.

3.2 L'UE harmonise les normes de sécurité à un niveau élevé. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a été créée en 2002. Cette agence, dont le siège est à Cologne, aide les décideurs de l'UE à élaborer des règles de sécurité communes pour le transport aérien. Aujourd'hui, les autorités nationales des États membres de l'UE sont encore en charge de la plupart des tâches opérationnelles. Toutefois, les compétences de l'agence, qui portaient au départ sur les certificats de navigabilité, se développent progressivement pour couvrir les opérations aériennes et les licences des équipages. En outre, une extension à la sécurité des aéroports et aux services de navigation aérienne est à l'étude.

Les passagers européens doivent avoir la garantie que tous les aéronefs à bord desquels ils embarquent, qu'ils appartiennent à une compagnie aérienne de l'UE ou non, offrent des niveaux de sécurité élevés. S'il est avéré qu'une compagnie aérienne ne satisfait pas aux normes de sécurité minimales, la Commission européenne, avec l'aide d'un comité de sécurité composé d'experts en matière de sécurité issus de tous les États membres de l'UE, peut imposer des interdictions et des restrictions d'exploitation.

3.3 En même temps qu'elle a créé un marché unique, l'UE a élaboré une série de mesures destinées à **protéger les passagers aériens**. L'UE a ratifié la Convention de Montréal. Elle a mis en œuvre ce traité international au moyen d'un règlement relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas de décès ou de blessure à la suite d'un accident, et en cas de retard des bagages. De plus, l'UE a adopté des règlements en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol. L'obligation d'apporter une assistance spécifique aux personnes handicapées et à mobilité réduite a récemment été introduite. Enfin, tous les passagers ont le droit d'être correctement informés de l'identité exacte de la compagnie qui exploite leur vol.

3.4 À la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001, l'UE harmonise les règles de **sûreté** dans tous les aéroports de l'Union. Pour garantir que les aéroports respectent ces normes de sûreté élevées, la Commission européenne effectue des inspections strictes, avec l'aide des États membres de l'UE.

3.5 **Le contrôle du trafic aérien** offre une infrastructure qui permet un flux de trafic aérien sûr et efficace. En règle générale, la gestion du trafic aérien a été mise en place au niveau national. Une telle fragmentation par pays donne lieu à des problèmes d'efficacité. Afin de résoudre ces problèmes, l'UE et ses États membres ont lancé l'initiative « ciel unique européen » en 2004³.

Il s'agit d'une initiative ambitieuse qui vise à remodeler l'espace aérien européen afin de répondre aux besoins futurs en matière de sécurité et de capacité. Elle a pour objectifs de réorganiser l'espace aérien européen en fonction des caractéristiques du trafic aérien, d'établir des règles techniques et de procédure communes et d'encourager la mise en place d'un système européen harmonisé de gestion du contrôle aérien. L'espace aérien européen devrait être découpé en « blocs d'espace aérien fonctionnels » indépendants des frontières nationales. La nouvelle organisation de l'espace aérien vise à réduire les retards, à tripler les capacités, à renforcer la sécurité, en la multipliant potentiellement par dix, et à obtenir une réduction des coûts relatifs à la gestion du trafic aérien pouvant aller jusqu'à 50 %, tout en réduisant de 10 % l'incidence environnementale de chaque vol.

Pour garantir que, dans les 30 années à venir, le trafic aérien offre des niveaux de capacité, de sécurité et d'efficacité suffisants, l'UE a lancé la phase de définition du **programme SESAR (Single European Sky ATM Research)** afin de développer un système de gestion du trafic aérien de nouvelle génération. Un bond technologique est nécessaire pour assurer la sécurité et l'efficacité des voyages aériens dans un ciel de plus en plus saturé. Le programme SESAR est un programme commun européen, auquel participent tous les acteurs du transport aérien concernés par la conception d'un système de gestion du trafic aérien, qui complète d'un point de vue technique et industriel le ciel unique européen. Il incarne une vision ambitieuse que l'Union souhaite pouvoir partager avec la communauté internationale du transport aérien.

3.6 Sur des marchés ouverts, il est important de garantir une **concurrence** non faussée et des conditions égales pour tous. Par conséquent, la Commission européenne applique des règles de concurrence strictes en ce qui concerne les fusions et les alliances, la fixation des prix et les autres arrangements dans le secteur du transport aérien. En outre, une mise en œuvre rigoureuse des règles sur les aides d'État doit faire en sorte que les mêmes conditions s'appliquent à toutes les compagnies aériennes, sans distorsion de concurrence.

3.7 En ce qui concerne **l'environnement**, l'UE a toujours approuvé les politiques faisant l'objet d'un accord dans le cadre de l'OACI. La législation de l'UE dans ce domaine a essentiellement visé à mettre en œuvre ces politiques. Toutefois, le public réclame des mesures plus sévères, notamment en ce qui concerne le bruit des avions et l'incidence du transport aérien sur le changement climatique. Cette incidence reste mesurée, mais elle s'accroît rapidement. Par conséquent, la Commission européenne a proposé au Parlement européen et au Conseil des ministres de l'UE d'inclure les émissions de CO₂ provenant du transport aérien dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE). Cette proposition fait suite à l'approbation en 2001 par l'OACI d'un échange ouvert de quotas d'émission, et notamment à la décision adoptée par l'assemblée en 2004 selon laquelle la mise en œuvre doit notamment reposer sur l'intégration du secteur aérien dans les systèmes nationaux d'échange de quotas d'émission. Un tel mécanisme représentera pour les compagnies aériennes une incitation permanente et plus forte à réduire l'incidence de leurs activités sur le climat et il évitera d'avoir à limiter la croissance du trafic. En outre, il peut permettre d'éviter de recourir à des mesures moins efficaces, par exemple la taxation.

³ Le paquet « ciel unique européen » comprend les règlements suivants: règlement (CE) 549/2004, règlement (CE) 550/2004, règlement (CE) 551/2004 et règlement (CE) 552/2004.

L'UE et les États membres sont déterminés à prendre des mesures dans le domaine des émissions aéronautiques, mais ils sont également des partisans convaincus de la coopération internationale (notamment dans le cadre de l'OACI), et ils continueront à participer pleinement au dialogue au niveau mondial et bilatéral sur cette question dans les années à venir. L'un des objectifs de la proposition est d'ailleurs de fournir un modèle pour l'échange des quotas d'émissions du transport aérien qui puisse être étendu ou reproduit dans le monde entier. L'UE et ses États membres continueront à joindre leurs efforts à ceux de leurs partenaires internationaux afin de parvenir à ce que l'ensemble des émissions au niveau mondial soit couvert par un système d'échange de quotas.

Cette politique fait partie d'une approche globale visant à rendre plus durable la croissance du transport aérien. Les investissements dans les technologies « propres » et l'amélioration des flux de trafic aérien sont d'autres aspects importants de cette approche.

4. ÉTENDUE GÉOGRAPHIQUE DU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

4.1 Un véritable marché intérieur du transport aérien a ainsi été créé dans l'ensemble de l'Union européenne. Du fait son importance et de l'attrait qu'il présente pour les pays voisins, il a été étendu à la Norvège et à l'Islande par l'accord sur l'Espace économique européen et à la Suisse par l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien.

4.2 Mais l'étendue géographique du marché unique va plus loin. En juin 2006, l'UE et ses États membres ont signé l'accord sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE). Cet accord intègre dans le marché unique les pays partenaires du sud-est de l'Europe (Albanie, ancienne République yougoslave de Macédoine, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Monténégro, Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo).

Les pays partenaires de l'EACE adopteront les dispositions juridiques et réglementaires de l'UE en matière de transport aérien. Parallèlement, ces marchés du transport aérien seront progressivement libéralisés et intégrés au marché unique de l'UE.

Une fois que les partenaires de l'EACE auront entièrement mis en œuvre la législation de l'UE en matière de transport aérien, les compagnies aériennes de ces pays obtiendront un plein accès au marché unique européen agrandi du transport aérien. Il en résultera de nouvelles opportunités commerciales dans un marché intégré de 36 pays comptant plus de 500 millions d'habitants. De plus, grâce à cet accord, toute l'Europe bénéficiera à terme des mêmes niveaux élevés de sécurité et de sûreté.

4.3 En outre, en décembre 2006, l'UE et ses États membres ont signé avec le Maroc un accord sur le transport aérien. C'était la première fois que l'UE en tant qu'entité régionale ratifiait, en même temps que ses États membres, un accord complet sur le transport aérien avec un pays non européen. Cet accord avec le Maroc se conforme aux mêmes principes d'ouverture parallèle des marchés et de convergence réglementaire par rapport aux normes de l'UE.

4.4 Dans le futur, l'espace aérien commun pourrait être encore étendu afin d'inclure l'Ukraine et d'autres pays voisins, notamment dans la région méditerranéenne.

5. LA NOUVELLE POLITIQUE EXTÉRIEURE DE L'UE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

5.1 Conséquence naturelle de l'abandon des notions de marchés nationaux et de transporteurs aériens nationaux dans l'UE, la création du marché unique commence à avoir des incidences externes, et une nouvelle politique extérieure de l'UE dans le domaine du transport aérien voit le jour.

5.2 En 2005, les ministres des transports de l'UE se sont mis d'accord sur les trois éléments principaux d'une feuille de route pour une politique extérieure du transport aérien. Ces éléments sont les suivants:

- Premièrement, poursuivre la mise en conformité des accords bilatéraux existants avec le droit communautaire. En effet, à la suite des arrêts « ciel ouvert » de 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes, les accords bilatéraux des États membres de l'UE relatifs au transport aérien doivent être mis en conformité avec le droit communautaire, notamment en remplaçant les clauses de désignation nationale par des clauses de désignation communautaire ;
- Deuxièmement, créer un espace aérien commun plus vaste susceptible d'englober à terme tous les pays voisins de l'UE, comme indiqué au point 4.2 ;
- Troisièmement, conclure des accords de transport aérien plus ambitieux et plus complets avec des partenaires importants. Pour la négociation de tels accords, la Commission européenne doit disposer de mandats de négociation spécifiques des États membres de l'UE.

5.3 Depuis 2005, en deux ans, l'UE et ses États membres ont accompli des progrès notables en ce qui concerne chacun de ces trois éléments.

5.3.1 Tout d'abord, en ce qui concerne la mise en conformité des accords bilatéraux relatifs aux services aériens, plus de 70 pays partenaires ont désormais accepté le principe de la désignation communautaire. Cela a permis de rétablir la sécurité juridique pour plus de 500 accords bilatéraux relatifs aux services aériens.

5.3.2 Comme indiqué ci-dessus à la section 4, il existe d'ores et déjà un espace aérien commun européen qui dépasse les frontières des 27 États membres de l'UE, et ce marché continue à s'élargir et à s'intégrer, en se conformant à des règles communes.

5.3.3 Dans le même temps, l'UE et ses États membres souhaitent conclure des accords ambitieux en matière de transport aérien avec des pays partenaires importants. Ces accords doivent viser un double objectif: ouvrir les marchés et parvenir à une coopération réglementaire, notamment en matière de sûreté et de sécurité aérienne. Il s'agit d'un nouveau modèle pour les accords en matière de transport aérien, qui doivent dépasser la simple libéralisation de l'accès aux marchés et le « ciel ouvert » pour créer un cadre plus général qui améliore la compétitivité des compagnies aériennes et garantit aux voyageurs le plus haut degré possible de sécurité, de sûreté et de durabilité.

5.3.3.1 En 2007, l'UE et ses États membres ont signé avec les États-Unis un accord global de première phase sur le transport aérien. L'accord libéralisera l'accès au marché et lancera un processus de « normalisation » du secteur du transport aérien visant à supprimer les entraves artificielles à l'exercice de

l'activité commerciale. Cette suppression se fera par l'ouverture des marchés et, en parallèle, par la facilitation de l'investissement étranger et la convergence réglementaire.

Il est estimé que cet accord, qui sera appliqué à partir de mars 2008, représentera pour les consommateurs un avantage pouvant atteindre 12 milliards d'euros. Les négociations vont se poursuivre au cours d'une deuxième phase à partir de 2008, avec pour objectif une libéralisation plus poussée de l'accès aux marchés et des possibilités d'investissement.

5.3.3.2 L'UE et ses États membres étudient au cas par cas, lorsqu'il existe un intérêt réciproque et la possibilité d'une valeur ajoutée, la possibilité de conclure des accords similaires avec d'autres pays partenaires.

6. LA COOPÉRATION DE L'UE AVEC L'OACI ET SES ÉTATS CONTRACTANTS

6.1 Dans la plupart des régions du monde, la communauté du transport aérien fait face aux mêmes défis: maintenir des niveaux de sécurité et de sûreté élevés en dépit d'une croissance rapide du trafic aérien; rendre durable sur le plan écologique le développement du transport aérien; répondre à la demande future par des infrastructures et des moyens techniques adaptés, et coopérer au niveau international aussi efficacement que possible sur un marché de plus en plus mondialisé.

6.2 Sur la base de leurs expériences et des actions décrites dans le présent document, l'UE et ses États membres sont prêts à renforcer davantage la coopération avec la communauté internationale du transport aérien pour répondre ensemble à ces défis.

L'UE espère que son approche et ses politiques, ainsi que celles de l'OACI, de ses États contractants ou d'autres régions, pourront être riches d'enseignements mutuels. C'est pourquoi elle est disposée à partager son expérience avec d'autres et souhaite trouver des inspirations dans les succès de ses partenaires. À cet effet, l'UE voudrait coopérer avec l'OACI et ses États contractants sur des questions telles que la convergence réglementaire dans le sens des normes les plus strictes possibles et des meilleures pratiques pour tous les aspects du transport aérien civil.

6.3 Le secteur du transport aérien est mondial par sa nature même. La coopération internationale est donc de plus en plus nécessaire, car de nombreux problèmes communs et mondiaux exigent des solutions mondiales. Si les approches sont et peuvent rester différentes, un minimum d'interopérabilité et d'interaction est indispensable. Ainsi, la coopération internationale en matière de technologie est importante pour garantir des solutions interopérables et rentables, notamment en ce qui concerne la gestion internationale du trafic aérien.

6.4 L'UE souhaiterait également coopérer avec ses partenaires de l'OACI en vue de « normaliser » le secteur du transport aérien d'un point de vue économique, afin de garantir que le transport aérien international soit un secteur viable et concurrentiel et que les mêmes conditions s'y appliquent à tous.

7. L'UE EN TANT QUE PARTENAIRE OFFRANT UNE COOPÉRATION ET UNE ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LE CADRE DE SON ENGAGEMENT INTERNATIONAL

7.1 Si la plupart des États de la communauté internationale du transport aérien partagent les mêmes aspirations et la même vision en ce qui concerne un fonctionnement sûr du transport aérien, tous ne disposent pas des mêmes possibilités pour les mettre en œuvre, et certains d'entre eux manquent de ressources pour garantir de tels niveaux opérationnels ainsi que, dans certains cas, pour respecter leurs obligations internationales.

7.2 À cet égard, l'aide aux États manquant de ressources, lorsque les opérations de transport aérien ne sont pas conformes aux normes souhaitables ou acceptables, relève de la responsabilité commune de la communauté internationale du transport aérien.

7.3 L'Union européenne et ses États membres sont conscients de leur responsabilité dans ce domaine et travailleront en collaboration étroite avec l'OACI afin de fournir une assistance appropriée aux pays partenaires qui ont besoin d'aide pour respecter les normes internationales en matière de transport aérien.

7.4 L'un des objectifs essentiels de l'assistance et de la coopération techniques internationales dans le domaine du transport aérien doit être une aide à la mise en place de compétences et d'organismes réglementaires afin d'assurer l'existence d'autorités autonomes en matière d'aviation civile qui disposent de mandats, de personnel et de moyens suffisants pour accomplir leurs missions. À cet égard, toutefois, la coopération et les institutions régionales, plutôt que nécessairement nationales, offriront souvent des synergies et des solutions économiquement plus efficaces, tout en garantissant un certain niveau de coopération et de convergence réglementaires basé sur des règles et des institutions communes et une reconnaissance mutuelle. C'est l'une des leçons principales de l'expérience européenne.

7.5 La Commission européenne a régulièrement fourni une assistance technique dans le domaine du transport aérien dans de nombreuses régions du monde au cours des dernières années. L'élément principal de la plupart de ces projets est une assistance en matière de sécurité opérationnelle, avec pour objectif essentiel d'aider les pays tiers à mettre leurs règlements et leurs pratiques en conformité avec les meilleures pratiques internationales, notamment en ce qui concerne la sécurité, et de parvenir, dans la mesure du possible, à un rapprochement avec les règles et les exigences européennes. La Commission européenne apporte une contribution importante aux projets d'assistance COSCAP sur la sécurité opérationnelle et le maintien de la navigabilité organisés par l'OACI, et elle souhaite maintenir cette contribution à l'avenir.

7.6 Ces cinq dernières années, la Commission européenne a versé plus de 80 millions d'euros à des projets et des programmes d'assistance technique en Afrique, en Asie, en Amérique latine et dans les régions voisines de l'Europe, notamment la région méditerranéenne.

7.7 En outre, les États membres de l'UE à titre individuel, ainsi que les entreprises européennes, financent un large éventail de projets d'assistance technique dans de nombreux pays et régions du monde. Le nombre de ces projets est trop important pour qu'ils puissent être énumérés ici.

7.8 L'UE et ses États membres resteront des partenaires importants en ce qui concerne l'aide technique et le transfert de savoir-faire, la coopération sur des projets communs et des programmes technologiques, ainsi que le renforcement de la convergence réglementaire et le respect des normes. À cet égard, l'UE veut coopérer activement avec l'OACI et les pays et régions partenaires dans le monde entier

en vue de renforcer ses relations extérieures dans le secteur du transport aérien et de mettre en place des partenariats.

8. CONCLUSION

8.1 L'UE et ses États membres ont créé un marché régional du transport aérien efficace, ouvert à la concurrence et encadré par une réglementation moderne et incitative.

La vision de l'UE et de ses États membres est ambitieuse en ce qui concerne le développement ultérieur de leur marché intérieur. L'UE et ses États membres voudraient également faire profiter les autres de ses avantages, en agrandissant le marché unique du transport aérien.

8.2 L'UE et ses États membres souhaitent coopérer avec l'OACI et ses États contractants pour faire bénéficier des mêmes avantages les consommateurs et le secteur du transport aérien dans le monde entier.

8.3 Une coopération plus étroite à l'échelon international créera de nouveaux débouchés économiques en ouvrant les marchés et en encourageant l'investissement. La coopération technologique, l'assistance technique et la convergence des réglementations ont un rôle important à jouer en tant que vecteurs de ce processus.

8.4 L'UE et ses États membres souhaitent donc renforcer la coopération avec la communauté internationale du transport aérien, à la fois par l'intermédiaire de l'OACI et de manière bilatérale avec des pays partenaires et des groupes régionaux de pays, afin de poursuivre le développement d'un transport aérien international sûr et durable pour le 21^e siècle. Dans ce contexte, ils tiennent à souligner l'importance de la coopération régionale et, le cas échéant, de l'organisation régionale en tant que moyen efficace de mener à bien ce dessein.