



A36-WP/353
P/51
26/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

PLÉNIÈRE

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LA PARTIE GÉNÉRALITÉS ET LES POINTS 7, 8, 39 ET 40 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur les points 7, 8, 39 et 40 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique. La Résolution 39/1 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

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

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. La Commission économique a tenu quatre séances entre le 24 et le 27 septembre 2007.
2. M. R.K. Singh (Inde) a été élu Président de la Commission lors de la quatrième séance plénière de l'Assemblée. À sa première séance, la Commission a élu M. C.D. Martinez (Venezuela) Premier Vice-Président et M^{me} C. Kapwepwe (Zambie) Seconde Vice-Présidente.
3. Les représentants de ... États contractants et de ... délégations ayant qualité d'observateur ont assisté à une ou plusieurs séances de la Commission.
4. La Secrétaire de la Commission était M^{me} F. Odutola, Directrice du transport aérien. Le Sous-Secrétaire était M. J. Begin, Directeur adjoint du transport aérien. Les Secrétaires adjoints étaient M. O. Magnusson, M. O. Nazarov, M^{me} G. Resiak, M. M. Siciliano, M. J. Thaker et M. Y.-Z. Wang, tandis que M. R. Abeyratne était Chargé de liaison.

Ordre du jour et organisation des travaux

5. La Commission a étudié les points 7, 8, 39, 40, 41, 42, 43 et 44 de l'ordre du jour, qui lui avaient été renvoyés par la Plénière.
 - Point 7 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2004, 2005 et 2006
 - Point 8 : Budget-Programme pour 2008, 2009 et 2010
 - Point 39 : Facilitation
 - Point 40 : Réglementation de la fourniture des services de transport aérien international
 - Point 41 : Réglementation et organisation des services d'aéroport et de navigation aérienne
 - Point 42 : Autres questions de transport aérien
 - Point 43 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien
 - Point 44 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur
6. La documentation examinée par la Commission est présentée, par point de l'ordre du jour, dans l'appendice au présent rapport. La Commission a effectué tous ses travaux en séance plénière. La suite donnée par la Commission à chacun des points fait l'objet d'un compte rendu distinct dans les paragraphes qui suivent.

Point 7 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2004, 2005 et 2006

7.1 À sa première séance, la Commission économique examine les Rapports annuels du Conseil pour 2004, 2005 et 2006, ainsi que le Rapport supplémentaire portant sur les six premiers mois de 2007, qui lui ont été renvoyés par la Plénière pour examen des parties qui relèvent de son domaine de compétence.

7.2 La Commission note que les chapitres pertinents du Rapport annuel sont les Chapitres 1 et 2, qui présentent les activités de l'OACI et les faits saillants pour chaque année, le Chapitre 3 qui traite des principales tendances et faits nouveaux à l'OACI dans le domaine du transport aérien. Le Chapitre 4, qui résume les projets qui ont reçu une attention spéciale durant chaque année sont également pertinents.

7.3 La Commission note par ailleurs que les travaux de l'OACI dans le domaine du transport aérien comprennent les travaux en cours sur l'économie du transport aérien, le financement collectif, les statistiques, la prévision et la facilitation en plus des travaux sur la sûreté de l'aviation, la protection de l'environnement et la fourniture de l'appui à la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) qui sont examinés par le Comité exécutif.

Point 8 : Budget-Programme pour 2008, 2009 et 2010

8.1 À sa première séance, la Commission économique examine le Budget-Programme pour la période 2008 à 2010 que la Plénière lui a renvoyé pour examen en ce qui concerne les parties qui présentent un intérêt pour elle ou qui la concernent.

8.2 La Commission note que le budget est un budget axé sur les résultats. Les points suivants présentaient un intérêt particulier pour les travaux de la Commission : les Objectifs stratégiques B.2 — Meilleure conformité avec les normes de facilitation concernant la traversée de frontières, notamment celles qui concernent les documents de voyage lisibles à la machine, D.4 — Libéralisation de la réglementation de transport aérien et efficacité de la gestion de l'infrastructure, et C.1, qui demande que les effets environnementaux de l'aviation soient bien identifiés, suffisamment quantifiés et que des mesures appropriées soient élaborées à l'égard de ces effets.

8.3 En ce qui concerne l'Objectif B.2, la Commission note que le niveau d'activités augmente à mesure que la technologie est employée pour améliorer l'authenticité des documents de voyage et automatiser leur traitement ainsi que le fardeau que cela entraîne sur les ressources du Secrétariat pour la mise en œuvre de cette objectif à la lumière des contraintes de financement du budget du Programme ordinaire.

8.4 La Commission note également qu'il y a des contraintes de ressources liées à la mise en œuvre de l'Objectif D.4 et de l'Objectif C, *Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement*, ce qui oblige le Secrétariat à continuer de demander des contributions, y compris des contributions en nature aux États membres comme mesure intérimaire pour acquérir les ressources nécessaires durant le prochain triennat.

Point 39 : Facilitation

39.1 À sa première séance, la Commission examine les faits nouveaux intervenus dans le Programme de facilitation depuis la dernière Assemblée sur la base de deux rapports du Conseil : le premier sur la protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports (WP/18) et le second sur la prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes (WP/19). En outre, trois notes sont présentées par des États : WP/145 (Révision 1), 168 et 213.

39.2 Pour faciliter les travaux, les notes de travail sont examinées selon les rubriques suivantes : Protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage ; Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes ; et Manuel de facilitation.

Protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports

39.3 La Commission examine trois notes de travail relatives à la protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports et autres documents de voyage. L'Assemblée écoute un rapport verbal décrivant les travaux accomplis par l'Organisation depuis la dernière session de l'Assemblée.

39.4 Dans la note WP/18, le Conseil rend compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Résolution A35-18, Appendice D, Section III, *Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports*, qui sont décrits dans les paragraphes 39.5 à 39.10.

39.5 L'Amendement n° 19 de l'Annexe 9 adopté en mars 2005, comprend, notamment des normes qui exigent que les États contractants ne délivrent que des passeports lisibles à la machine (PLM) au 1^{er} avril 2010.

39.6 En septembre 2006, la sixième édition du Doc 9303, 1^{re} Partie — *Passeports lisibles à la machine* a été publiée et son Volume 2 donne des spécifications des normes des passeports électroniques à utiliser dans le monde entier.

39.7 Considéré comme l'un des quatre piliers essentiels pour la délivrance des passeports électroniques, un projet d'infrastructure à clés publiques (ICP) spécialement élaboré a été spécifié afin de protéger de la contrefaçon ou d'une modification non autorisée les données signées qui y sont contenues. En mai 2005, le Conseil a confirmé l'élaboration d'un répertoire de clés publiques (RCP) qui distribuerait les clés publiques des passeports électroniques. Un Protocole d'accord pour la participation au RCP a été approuvé par le Conseil et est entré en vigueur en mars 2007. Le bureau sécurisé du RCP a été ouvert au siège de l'OACI en mars 2007.

39.8 Pour aider les États qui n'ont pas encore commencé à délivrer des PLM, l'OACI a mis sur pied un projet de la Mise en œuvre universelle des documents de voyage lisibles à machine (UIMRTD), dont l'objectif est d'assurer la mise en œuvre universelle avant la date limite d'avril 2010. En 2005 et 2006, une assistante a été accordée à 12 États, et 10 missions par an sont prévues durant le triennat 2008-2010.

39.9 Dans le cadre du projet UIMRTD, le Secrétariat a également organisé plusieurs activités éducatives et promotionnelles, y compris deux symposiums mondiaux sur les DVLM et la biométrie, avec

participation d'exposants. Un troisième symposium se tiendra du 1^{er} au 3 octobre 2007. L'OACI a également co-organisé plusieurs conférences, séminaires et ateliers régionaux dans ce domaine au cours des trois dernières années.

39.10 Enfin, le Secrétariat a établi un site web spécialisé et publie un magazine spécialisé deux fois par an pour faire la promotion et éduquer les États sur les questions relatives aux documents de voyage lisibles à la machine.

39.11 La Commission invite le Conseil et les États membres à poursuivre leurs travaux de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports, à titre de priorité.

39.12 La note WP/213, présentée par la Colombie reconnaît qu'il est nécessaire d'élaborer une série d'éléments didactiques normalisés pour le personnel chargé des lecteurs de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), compte tenu des dispositions prévues par l'OACI en ce qui concerne la délivrance des passeports lisibles à la machine à compter du 1^{er} avril 2010 par tous les États contractants.

39.13 Afin de mettre en œuvre ce projet, la délivrance de mallettes de formation dans ce domaine en utilisant la méthodologie normalisée TRAINAIR de l'OACI est proposée.

39.14 La Commission appuie la proposition et demande au Conseil de charger le Secrétariat de préparer un plan pour l'élaboration de mallettes pédagogiques sur les questions relatives aux DVLM selon la méthodologie TRAINAIR.

39.15 La note WP/168 (Note d'information), présentée par la Chine, rend compte des résultats et de l'expérience de la Chine en matière de délivrance des passeports lisibles à la machine (PLM) et des perspectives des passeports électroniques en Chine.

Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes

39.16 Dans la note WP/19, le Conseil rend compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Résolution A35-19, *Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes*.

39.17 La Commission est saisie d'un rapport verbal, présenté par le Secrétariat, sur les progrès accomplis récemment par le Programme mondial sur les espèces envahissantes (GISP) pour rédiger des éléments indicatifs concernant la prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes (IAS), sur la base des renseignements sur les « meilleures pratiques » reçues des États en réponse à la lettre que l'OACI a diffusée en janvier 2005.

39.18 La Commission convient de soumettre à l'adoption de la Plénière la Résolution 39/1, pour annuler et remplacer la Résolution A35-19.

Résolution 39/1 : Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes

L'Assemblée,

Considérant que la communauté mondiale reconnaît de plus en plus la menace que les espèces exotiques envahissantes posent pour la diversité biologique,

Considérant que le transport international, et notamment le transport aérien civil, constitue une voie potentielle d'introduction d'espèces exotiques envahissantes,

Considérant que la Convention sur la diversité biologique, le Programme mondial sur les espèces envahissantes et d'autres organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales travaillent actuellement aux moyens d'évaluer et de gérer efficacement les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, habitats et espèces,

1. *Prie instamment* tous les États contractants de s'appuyer mutuellement dans les efforts déployés pour réduire le risque d'introduction, par le transport aérien civil, d'espèces exotiques potentiellement envahissantes dans des zones situées en dehors de leur aire naturelle ;
2. *Demande* au Conseil de l'OACI de continuer à travailler avec les organisations appropriées à ce sujet ;
3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A35-19.

Manuel de facilitation

39.19 La Commission examine la note WP/145, Révision 1, présentée par la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui rend compte d'une nouvelle modalité de travail conjointe utilisée au sein de la CLAC pour coordonner les questions de facilitation et de sûreté (FAL/AVSEC). La note demande la publication d'un manuel de facilitation qui serait un outil essentiel d'application dans chaque domaine lié à la facilitation du transport aérien.

39.20 La Commission est informée qu'un manuel de facilitation est en cours d'élaboration et devrait être achevé d'ici la fin de 2008.

Point 40 : Réglementation des services de transport aérien international

40.1 Pour faciliter l'examen, la Commission divise ce point de l'ordre du jour en trois sujets : rapport du Conseil et questions clés ; autres questions de réglementation et facteurs exogènes touchant l'aviation civile.

Rapport du Conseil et questions clés

40.2 Dans la note WP/16, le Conseil rend compte à l'Assemblée des importants travaux réalisés par l'OACI depuis la dernière session dans le domaine de la réglementation du transport aérien international, et donne un bref aperçu des tendances et de l'évolution de la réglementation et de l'industrie. Pour l'avenir, la note dégage sept questions clés qui nécessiteront une attention particulière, à savoir le commerce des services, les négociations relatives aux services aériens faisant intervenir un groupe d'États, les aspects de la libéralisation relatifs à la sécurité et à la sûreté, la propriété et le contrôle des compagnies aériennes, la participation et la concurrence loyale, les intérêts des consommateurs et l'imposition. Elle présente ensuite le plan d'action de l'Organisation pour le prochain triennat et invite l'Assemblée à entériner le plan et à demander aux États contractants de coopérer avec l'OACI et de lui apporter leur appui dans ce domaine.

40.3 Dans la note WP/281, Cuba traite de la question du commerce des services en analysant la proposition visant à amender l'Annexe sur les services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) qui est actuellement à l'examen dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ainsi que ses incidences pour les pays en développement. Cuba se dit d'avis que l'OACI devrait demeurer l'organisation intergouvernementale qui s'occupe de tous les aspects de l'aviation civile et que l'extension proposée de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien n'est pas dans l'intérêt des États contractants.

40.4 Dans la note WP/267, l'Égypte, au nom des membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), soulève la question de l'imposition du carburant d'aviation pour les services aériens internationaux et se dit préoccupée de l'impact de cette imposition sur la croissance du transport aérien. La CAAC appelle l'OACI à s'occuper de la question et invite instamment les États à se conformer aux dispositions pertinentes de la Convention de Chicago et à suivre la politique de l'OACI en matière d'imposition.

40.5 Dans la note WP/194, le Panama évoque la tendance mondiale à la libéralisation de l'accès au marché ainsi que certains obstacles qui pourraient en limiter les avantages pour les pays en développement. Il appelle les États à lever les restrictions sur les droits de trafic à l'exception du cabotage, à adopter une approche plus souple à propos des exigences de propriété pour les compagnies aériennes nationales et leurs activités, et à poursuivre la libéralisation conformément aux recommandations de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) de l'OACI.

40.6 Dans la note WP/227, l'Arabie saoudite appelle l'attention sur les changements qui accompagnent la tendance à la libéralisation et traite de quelques façons possibles d'appliquer des règles de concurrence et des sauvegardes dans un contexte libéralisé.

40.7 Dans la note WP/228, l'Arabie saoudite donne un aperçu des avancées réalisées dans la libéralisation depuis ATConf/5, notamment l'émergence de certains blocs régionaux. Elle est d'avis qu'il existe maintenant une possibilité réaliste d'élaborer un cadre réglementaire multilatéral au niveau mondial pour remplacer le système bilatéral.

40.8 Dans la note WP/104, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) examine la question d'un cadre pour l'aviation civile en Afrique. Elle reconnaît la nécessité de tenir compte des aspects régionaux dans le développement d'un secteur aérien dynamique, analyse les défis qui se posent dans le secteur en Afrique et formule des recommandations pour la croissance du secteur du transport aérien dans cette région.

40.9 Dans la note WP/107, l'ITF soutient que les avantages de la libéralisation de la réglementation sur la propriété et le contrôle sont discutables, et que les difficultés économiques qu'elle pourrait susciter ne sont pas abordées de manière satisfaisante. Elle considère que la libéralisation risque d'affaiblir le lien entre l'exploitation des aéronefs et leur supervision économique et de sécurité en officialisant un éventail de normes de désignation et d'autorisation conflictuelles. En outre, elle estime qu'il convient d'émettre des réserves quant à l'incidence des mesures sur la souveraineté et sur la capacité des États à défendre les intérêts nationaux.

40.10 Dans la note WP/102, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) appelle l'attention sur les relations entre la libéralisation du transport aérien et le développement du tourisme. Elle appuie et encourage la libéralisation de la réglementation des voyages et du tourisme d'une manière « responsable », en vue de réaliser un équilibre entre les aspects écologiques, économiques et socio-culturels d'un développement durable du tourisme. L'OMT émet l'avis que la disjonction qui découle d'un marché du tourisme ouvert et des arcanes de la réglementation du transport aérien est une contrainte qui pèse à la fois sur le développement et sur l'équilibre. La politique de l'aviation et celle du tourisme devraient aller de pair pour en optimiser les avantages. L'OMT appelle tous les États et l'OACI à promouvoir une évolution des régimes de réglementation économique qui puisse dépasser les intérêts sectoriels étroits, à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens et à travailler dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce à une libéralisation plus poussée du secteur du transport aérien.

40.11 Dans sa note d'information WP/177, la Chine décrit le développement et les réalisations de son transport aérien international, ainsi que certains des défis auxquels il fait face, notamment les incidences d'une croissance rapide sur la sécurité, les infrastructures, les ressources humaines et le cadre juridique. Relevant ces défis, le gouvernement chinois poursuivra l'ouverture de son marché du transport aérien international d'une manière active, progressive, ordonnée et présentant des sauvegardes.

40.12 Dans la note d'information WP/142, l'Inde souligne les initiatives prises par son gouvernement ces dernières années pour étendre les dessertes aériennes de diverses destinations internationales, notamment en suivant une politique libérale dans les négociations bilatérales sur les services aériens, en allégeant les exigences pour l'exploitation de vols affrétés de tourisme et en déréglementant le régime tarifaire.

40.13 Dans sa note d'information WP/79, le Pakistan fait part de son expérience en matière de libéralisation et de sa politique aéronautique. Les résultats de sa libéralisation ont été mitigés. Tandis que

la concurrence sur les routes intérieures et internationales a abaissé les prix et accru les liaisons, la politique d'autoriser sans restrictions les opérations en location avec équipage d'aéronefs immatriculés à l'étranger ont abouti à un dumping social et en matière de sécurité, en plus de freiner la croissance du secteur aéronautique. Le Pakistan estime que les initiatives de libéralisation de la part des États contractants devraient être guidées par des considérations de sécurité, de sûreté et de perfectionnement des ressources humaines dans le pays.

40.14 Dans la note d'information WP/282, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) donne un aperçu des avancées réalisées dans la libéralisation du transport aérien dans la région Amérique latine, conformément à la Déclaration et aux résultats d'ATConf/5 et aux Objectifs stratégiques de l'OACI, ainsi qu'aux travaux réalisés par la CLAC.

40.15 Au sujet du rapport du Conseil présenté dans la note WP/16, la Commission exprime sa satisfaction pour les travaux entrepris et menés à bien par l'OACI depuis la dernière session. Il y a un large appui pour la nécessité de s'atteler aux questions clés énoncées dans le rapport et au futur plan d'action de l'Organisation pour le prochain triennat. La Commission approuve les mesures proposées par le Conseil.

40.16 En examinant les tendances et les faits nouveaux, la Commission note que les États ont réalisé des avancées considérables en matière de libéralisation, et que nombre d'entre eux ont utilisé les politiques et les éléments indicatifs élaborés par l'OACI, notamment les accords types sur les services aériens. Il reste cependant beaucoup à faire. L'idée que l'OACI doit continuer à jouer un rôle de chef de file dans la libéralisation reçoit un fort appui. Il est souligné qu'il est important que les États mettent en œuvre le cadre existant de l'OACI sur la libéralisation. Entre-temps, les États devraient être encouragés à partager avec la communauté aéronautique leur expérience en matière de libéralisation, y compris les approches nouvelles ou innovantes des questions de réglementation (telles que le partage de codes).

40.17 Dans le débat sur la question du commerce des services, il se dégage un fort appui pour que l'OACI poursuive son rôle de chef de file en établissant la feuille de route pour la libéralisation, comme le prévoit la Résolution A35-18 relative à la politique de l'OACI dans le domaine du transport aérien. Quant à l'examen de l'Annexe de l'AGCS sur les services de transport aérien, tandis qu'une majorité indique qu'il est prématuré d'étendre l'Annexe comme le propose l'OMC, certains estiment qu'une telle extension de l'Annexe à d'autres services de transport aérien, p. ex. les services d'escale, pourrait être utile dans l'avenir. À cet effet, il est suggéré que l'OACI réalise une étude pour analyser les avantages et les inconvénients des différentes avenues pour la libéralisation, y compris l'extension de l'Annexe, au profit de ses États contractants.

40.18 Au sujet d'une proposition de la note WP/228 visant à ce que soit envisagée l'élaboration d'un accord multilatéral mondial sur les services aériens, il y a un certain appui pour la poursuite de la libéralisation au-delà du cadre bilatéral ou régional étant donné qu'une libéralisation étendue s'est produite dans de nombreuses parties du monde. Tout en reconnaissant que cela pourrait être un objectif louable à long terme, d'autres expriment toutefois l'avis que, vu la vitesse et le degré différents de libéralisation dans les divers États, les conditions ne sont pas encore mûres à ce stade pour un accord mondial. Il est néanmoins suggéré qu'il pourrait valoir la peine que l'OACI élabore certains indicateurs quantitatifs globaux pour évaluer le degré de libéralisation, qui pourraient être utiles pour stimuler et faciliter le processus de libéralisation.

40.19 Sur la question de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, la Commission note les différents points de vue exprimés dans les notes de travail. Au vu du travail et des orientations fournis par l'OACI en la matière, il y a un fort appui pour l'idée que les États devraient adopter une approche souple de cette question, compte tenu des besoins d'accès amélioré aux capitaux étrangers, en particulier pour les pays en développement, de la nécessité de garantir des normes de sécurité pour les activités de transport aérien et de l'intérêt plus large du développement national. En même temps, certaines approches nouvelles ou alternatives ont été introduites dans certains États et régions, et il pourrait être utile que d'autres les examinent. La Commission conclut que c'est aux États qu'il appartient de décider de la libéralisation dans ce domaine en fonction de leurs besoins et de leurs circonstances propres, en tenant dument compte des orientations de l'OACI et de l'importance primordiale de garantir la sécurité et la sûreté de l'aviation.

40.20 En ce qui concerne la concurrence loyale, un certain appui se manifeste en faveur de la proposition présentée dans la note WP/227, qui appelle à l'élaboration de règles communes mondiales sur la concurrence car cela est devenu de plus en plus important pour assurer la participation, le développement durable et la concurrence loyale dans un contexte d'exploitation libéralisé. Tout en reconnaissant que c'est là une question importante, certains considèrent cependant que, en raison des systèmes juridiques et des régimes de concurrence différents appliqués dans les États, il serait difficile pour le moment d'établir un ensemble de règles communes mondiales sur la concurrence. Étant donné que l'OACI a certaines orientations et qu'il existe des options pour s'atteler à la question, il est suggéré que les États s'en occupent de la façon qu'ils jugeront appropriée, telle que l'harmonisation au niveau régional ou les arrangements de coopération entre États.

40.21 La note WP/267, qui appelle à l'exemption de taxes sur le carburant d'aviation pour les services aériens internationaux, en conformité avec la politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international, reçoit un large appui.

Autres questions de réglementation

40.22 Dans la note WP/99, l'Australie souligne l'importance de rechercher la transparence dans les arrangements sur les services aériens. Elle considère que l'accès aux informations sur les accords de services aériens suscitera une plus grande participation de la part du secteur du transport aérien et de l'ensemble de la communauté au sujet des services aériens et facilitera le commerce et le développement du secteur. L'Australie formule plusieurs propositions cherchant à engager les États et l'OACI à améliorer la transparence dans les services aériens.

40.23 Dans la note WP/105, l'ITF exprime l'avis que les États devraient aborder avec prudence la question d'une libéralisation plus poussée dans le secteur du fret aérien pour éviter de créer des désavantages concurrentiels pour les transporteurs aériens qui exploitent des services mixtes de transport de passagers et de fret. Elle met également en exergue les inquiétudes soulevées à propos d'un éventuel transfert du fret aérien vers le domaine de compétences de l'OMC et s'oppose à un plus ample élargissement du rôle de l'OMC dans ce secteur. De plus, l'ITF met en garde contre la libéralisation débridée des droits de trafic aérien et adhère à l'approche selon laquelle les modifications de ces droits devraient s'effectuer par le biais d'accords souverains bilatéraux, multilatéraux ou régionaux, fondés sur la réciprocité, un équilibre des avantages, la protection de la dimension d'intérêt public et des politiques visant à promouvoir la participation de tous les États à la prestation de services de transport aérien.

40.24 Dans la note WP/106, l'ITF souligne que des effectifs professionnels et bien formés constituent la pierre angulaire de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. Or, beaucoup de personnels de l'aviation ont vu leurs conditions de travail et leur sécurité d'emploi se dégrader au cours du processus de libéralisation. L'ITF appelle l'attention sur les conséquences de ces évolutions sur les résultats du secteur, et suggère certaines façons d'améliorer le cadre réglementaire, notamment une participation proactive de toutes les parties prenantes.

40.25 Dans la note d'information WP/65, l'Azerbaïdjan fait part de son point de vue et de son expérience sur la question des arrangements de partage de codes entre compagnies aériennes, et en particulier sur une disposition transitoire normalisée qu'il est proposé d'inclure dans les accords bilatéraux sur les services aériens.

40.26 Dans la note d'information WP/159, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) expriment l'opinion que le fret aérien est une force dynamique dans une économie mondiale interdépendante en raison de son rôle vital au service du commerce et de la chaîne d'approvisionnement dans le monde. Il faudrait libéraliser les droits de trafic de fret aérien pour prendre en compte l'impératif de délais de livraison accélérés et les séparer des droits de trafic passagers, car ils se rapportent à des marchés et à des questions différents. Ils considèrent qu'un accès au marché entièrement libéralisé permettrait au fret de mieux remplir son rôle majeur dans l'économie mondiale.

40.27 Au sujet de la question de la transparence, il se dégage un large appui à la nécessité de l'échange de renseignements et de la transparence pour les services aériens. Le Secrétariat donne des précisions sur les travaux réalisés par l'OACI dans ce domaine et sur les futures améliorations possibles sous réserve, toutefois, des ressources dont on disposera dans le cadre du budget. Au sujet des propositions de la note WP/99, il est fait valoir qu'avant d'étudier d'autres moyens d'améliorer la transparence, il serait de la plus haute importance de parvenir à ce que les États s'engagent à remplir les obligations qui leur incombent au titre des articles 81 et 83 de la Convention de Chicago concernant l'enregistrement à l'OACI de leurs accords sur les services aériens, et qu'une publication nationale élargie des arrangements des services aériens pourrait aussi favoriser la transparence.

40.28 Lors du débat sur la libéralisation du fret aérien, la Commission prend note des points de vue exprimés dans la note WP/105. De nombreux intervenants soulignent qu'il faut faire preuve de souplesse en matière de libéralisation des services aériens, compte dûment tenu des caractéristiques propres aux différents types de services tels que le fret aérien, et qu'il faut laisser aux États la latitude de déterminer le choix et le rythme de la libéralisation.

40.29 La Commission prend également note des vues exprimées dans la note WP/106 concernant la participation de toutes les parties prenantes, y compris les travailleurs, au processus de libéralisation.

Facteurs exogènes touchant l'aviation civile

40.30 Dans la note WP/280, Cuba fait part de renseignements actualisés et de faits relatifs à l'embargo économique, commercial et financier que lui imposent les États-Unis, et les conséquences de ces sanctions sur le développement de son aviation civile. Cuba invite l'Assemblée à reconnaître que de telles sanctions unilatérales constituent une violation des principes de la Convention de Chicago et à demander que l'OACI informe l'ONU de ces conséquences et qu'un rapport soit présenté annuellement au Conseil.

40.31 Dans la note WP/275, la République islamique d'Iran présente l'historique ainsi que les faits nouveaux concernant les sanctions imposées à l'Iran par les États-Unis, et elle appelle l'attention sur les effets qu'ont ces sanctions sur la sécurité de son aviation civile. Elle considère que l'embargo commercial est contraire à la Convention de Chicago et nuit à la sécurité de l'aviation civile. L'Iran demande que l'Assemblée étudie la question et prenne les mesures nécessaires à la levée des sanctions.

40.32 Dans la note WP/283, la République arabe syrienne appelle l'attention sur les conséquences des restrictions à l'achat ou à la location d'aéronefs civils et de leurs pièces de rechange que certains États imposent à la Syrie et qui constituent selon elle une violation de la Convention de Chicago. La Syrie demande à tous les États contractants de se conformer à l'esprit de la Convention et de ne pas recourir à l'imposition de restrictions susceptibles d'avoir des effets négatifs sur la sécurité et la sûreté des passagers et des aéronefs.

40.33 La Commission note les renseignements que contient la note WP/283 de la Syrie. Au cours du débat qui s'engage ensuite, plusieurs délégations manifestent leur appui aux positions adoptées par Cuba et par l'Iran, et aux mesures proposées dans leurs notes. À leur avis, les embargos imposés par les États-Unis ont un impact négatif sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile de ces deux pays. Ces embargos affectent leur aptitude à s'acquitter de certaines obligations en matière de sécurité prévues par la Convention de Chicago, lorsque l'accès aux aéronefs, aux pièces de rechange et aux matériels aéronautiques liés à la sécurité leur est refusé, de même que l'appui technique nécessaire pour le maintien de la navigabilité. Bien que cette question ait des origines politiques, ces délégations considèrent qu'il s'agit essentiellement d'une question technique et de sécurité, et qui relève donc de la compétence de l'OACI en sa qualité d'organisme technique multilatéral. Elles estiment également qu'elle devrait être examinée par l'OACI parce que les principes et les dispositions de la Convention de Chicago sont en cause. Soulignant l'absence de progrès depuis la dernière session de l'Assemblée, où la même question avait été soulevée, elles appellent à des mesures plus efficaces de la part de l'Assemblée et du Conseil pour s'attaquer à cette question.

40.34 La position des États-Unis est qu'il s'agit d'une affaire bilatérale et politique sensible entre les parties concernées, et qu'ils ont le droit de décider de leur propre politique étrangère et commerciale. Tout en considérant que l'Assemblée n'est ni le moment ni le lieu opportuns pour traiter de l'affaire, les États-Unis pensent que la meilleure voie pour s'atteler aux préoccupations soulevées dans les notes serait de faire appel aux bons offices du Président du Conseil. À propos de la note WP/275 de l'Iran, les États-Unis font remarquer que le prétendu « rapport de l'OACI » qui y est évoqué contient des renseignements qui ne sont pas exacts. Il reflète l'opinion d'un consultant et non une évaluation approuvée par l'OACI.

40.35 Appuyant les notes de Cuba et de l'Iran, le délégué du Soudan décrit lui aussi l'impact négatif des sanctions imposées par les États-Unis sur l'aviation civile de son pays. Il exprime l'avis qu'il ne s'agit pas simplement d'une affaire bilatérale, mais d'une affaire qui pourrait avoir un effet plus large sur la sécurité d'exploitation du transport aérien international. Le Soudan demande l'intervention de l'OACI ou de tout autre organisme approprié afin de garantir la sécurité du transport aérien et de la navigation aérienne.

40.36 La Commission reconnaît qu'il s'agit là d'une question complexe, délicate et sensible qui a donné lieu à des points de vue catégoriques de chaque côté, mais que la Commission économique, en particulier, ne peut trancher. Il est donc décidé que, durant l'Assemblée, le Président soumettra la question, y compris les points de vue exprimés en Commission et les préoccupations exprimées par Cuba et d'autres États à propos du manque de progrès, à l'attention du Président du Conseil, dont les « bons offices » ont déjà été utilisés en plusieurs occasions.

— FIN —