



A36-WP/367  
P/65  
27/9/07

## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### PLÉNIÈRE

#### RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LES POINTS 41, 42, 43 ET 44 DE L'ORDRE DU JOUR

(présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur les points 41, 42, 43 et 44 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique. La Résolution 43/1 est recommandée à l'adoption de la Plénière.

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

**Point 41 : Réglementation de la fourniture des services d'aéroport et de navigation aérienne**

41.1 À sa seconde séance, la Commission examine les aspects économiques et organisationnels de la gestion des infrastructures en se fondant sur un rapport du Conseil (WP/15). En outre, huit notes sont présentées par les États et les observateurs : WP/100, 101, 103, 109, 119, 120, 141, et 143. Pour faciliter les travaux, la Commission subdivise ce point de l'ordre du jour en quatre sujets : rapport du Conseil, politique sur les redevances, performance économique et développement des infrastructures.

**Rapport du Conseil**

41.2 Dans la note WP/15, le Conseil rend compte des travaux majeurs réalisés par l'OACI au titre du Programme Gestion des aéroports et des installations et services de route. Depuis la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée, l'OACI a assuré la mise à jour et la promotion de ses politiques et lignes directrices pertinentes et elle a réalisé plusieurs études pour aider les États à exploiter les aéroports et les services de navigation aérienne dans de bonnes conditions d'économie et d'efficacité. Le Conseil donne également un bref aperçu des tendances de la réglementation et de l'industrie ainsi que des faits nouveaux intervenus dans la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, en s'attachant aux points clés suivants : la commercialisation, la supervision économique, les meilleures pratiques commerciales, la mesure de la performance et la productivité. À partir de l'évaluation de ces questions clés, des Objectifs stratégiques et du Plan d'activités de l'Organisation, le Conseil présente le plan d'action pour le prochain triennat dans le domaine des aspects économiques et organisationnels de la gestion des infrastructures. Ce plan vise notamment à suivre de près les faits nouveaux, à promouvoir et à actualiser les politiques et éléments indicatifs existants en veillant à ce qu'ils répondent aux besoins des États, à établir de nouveaux éléments indicatifs selon les besoins et à promouvoir la coopération entre les parties prenantes. Le Conseil invite l'Assemblée à entériner le plan des travaux futurs de l'Organisation et à demander aux États contractants de coopérer avec l'OACI et de lui apporter leur appui dans ce domaine. La note appelle aussi l'attention sur la convocation d'une conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, prévue pour la période du 15 au 20 septembre 2008.

41.3 S'agissant du rapport du Conseil, la Commission se déclare satisfaite des travaux entrepris et réalisés par l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée. Le programme des travaux futurs proposé dans la note WP/15 sur la réglementation de la fourniture d'aéroports et de services de navigation aérienne reçoit un large appui. Considérant que la plupart des points évoqués dans la note du Conseil y seront traités, la Commission se dit favorable à la tenue de la conférence. Elle s'associe en outre à la demande du Conseil visant à ce que les États contractants coopèrent avec l'OACI et lui offrent leur appui dans ce domaine.

**Politique sur les redevances**

41.4 Dans la note WP/119, le Conseil international des aéroports (ACI) soutient la politique de l'OACI en matière de redevances aéroportuaires figurant dans le Doc 9082. Elle fait valoir que la réglementation économique des redevances aéroportuaires ne devrait s'appliquer qu'à la seule fin de s'assurer que l'exploitant d'aéroport n'abuse pas d'une position dominante actuelle induite sur le marché, et qu'on ne devrait mettre en place un mécanisme de réglementation que lorsque les consultations directes entre l'exploitant d'aéroport et les usagers n'ont pas abouti à un accord sur les redevances aéroportuaires. Dans la note WP/120, la Fédération des ouvriers du transport (ITF) expose ses vues sur la politique de

l'OACI en matière de redevances énoncée dans le Doc 9082 et demande une révision de la formule actuelle de calcul des redevances de services de navigation aérienne. Elle considère que cette révision devrait se faire en consultation avec toutes les parties prenantes, y compris les associations professionnelles intéressées.

41.5 Dans une note d'information (WP/143), la Fédération de Russie décrit la situation actuelle et l'élaboration de la politique de redevances pour l'utilisation de l'espace aérien russe.

41.6 Lors des délibérations qui s'ensuivent, plusieurs points de vue sont exprimés au sujet de la nécessité de séparer la réglementation et la prestation des services, de même que pour une supervision économique des prestataires de services, indépendamment de leur structure ou de leur propriété. Il est aussi réaffirmé que, dans tous les cas, la sécurité, la sûreté et la supervision économique restent du ressort des États.

41.7 La Commission note les points de vue exprimés par l'ACI et par l'ITF au sujet des consultations avec les usagers, ainsi que l'appel de l'ACI en faveur d'une révision de la formule actuelle de calcul des redevances de services de navigation aérienne en ce qui concerne l'application de l'élément poids des aéronefs. Il est dit que la politique actuelle de l'OACI prévoit une certaine souplesse dans la prise en compte du poids des aéronefs dans le calcul des redevances. La Commission se dit favorable, d'une part, à ce que l'on développe plus avant la politique et les éléments indicatifs sur la supervision économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, sur la mesure des performances économiques et les consultations avec les usagers, compte tenu des principes de non-discrimination et de transparence dans l'établissement des redevances et, d'autre part, à ce que la conférence annoncée examine ces questions.

### **Performance économique**

41.8 Dans la note WP/100, la *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO) souligne que les bonnes performances des services de navigation aérienne reposent sur une bonne gouvernance et, en fin de compte, sur une bonne élaboration des politiques gouvernementales. Elle fait valoir que l'élaboration des politiques doit prendre en compte les divers éléments de la gouvernance qui conduisent aux performances des services de navigation aérienne, et non pas reposer trop lourdement sur des mécanismes de supervision d'ordre réglementaire. Dans la note WP/101, la CANSO fournit un aperçu du cadre de mesure des performances globales de l'ATM qu'elle a récemment élaboré, cadre qui devrait aider les divers fournisseurs de services de navigation aérienne à optimiser leur performance tout en répondant aux besoins des organismes chargés de la supervision de ces services.

41.9 La Commission prend acte des opinions exprimées dans les deux notes de travail présentées par la CANSO, et elle conclut que ces questions devraient être examinées dans le cadre de la prochaine conférence.

---

### Développement des infrastructures

41.10 Dans une note d'information (WP/103), l'ACI appelle l'attention sur la poursuite de la croissance du trafic aérien et des dépenses en capital des aéroports, et elle indique que la capacité aéroportuaire existante et une extension modérée ne suffiront pas à répondre à la demande de trafic prévue.

41.11 Dans une note d'information (WP/109), le Pakistan donne des précisions sur la croissance de son économie et de son aviation, sur sa nouvelle politique aéronautique et sur ses investissements dans l'infrastructure aéroportuaire et l'infrastructure connexe.

41.12 Dans une note d'information (WP/141), l'Inde fait état des prévisions relatives aux tendances du trafic, du développement des infrastructures aéroportuaires, particulièrement dans le cadre du partenariats public-privé (PPP), ainsi que de son plan d'action pour répondre aux défis qui s'annoncent.

41.13 La Commission prend acte sans observations de ces trois notes d'information, de même que de la position de l'ACI sur la priorité à accorder à l'extension des infrastructures aéroportuaires et à l'investissement correspondant (WP/119).

41.14 Au sujet du développement des infrastructures, l'avis est exprimé que, lorsque la Direction de la coopération technique (TCB) aide des États dans des projets de développement des aéroports ou de la navigation aérienne, elle devrait fournir des renseignements sur l'incidence que les investissements auraient sur les coûts de l'entité, ainsi que des orientations sur la façon de les recouvrer.

**Point 42 : Autres questions de transport aérien**

42.1 À sa deuxième séance, la Commission se penche sur des faits nouveaux dans les programmes de statistiques et de prévisions, en se fondant sur un rapport du Conseil (note WP/20).

42.2 Dans la note W/20, le Conseil a présenté un rapport d'étape sur les travaux accomplis dans le domaine des statistiques, des prévisions, de la planification économique et de l'économie des transporteurs aériens. Depuis trois ans, les progrès se sont poursuivis dans la mise en œuvre de la base de données statistiques intégrée (ISDB), qui a permis l'automatisation des processus et l'établissement de l'unité de stockage de données, qui se sont traduits par des économies de coûts et des contrôles de qualité efficaces, une plus grande rapidité des comptes rendus, et un élargissement de la couverture et de la fonctionnalité du Programme statistique de l'OACI. Les prévisions à long terme du trafic aérien jusqu'en 2025 ont été établies, et les prévisions à moyen terme pour les périodes 2005-2007 et 2006-2008 ont été publiées sous forme de documents électroniques. Le Groupe de prévisions du trafic (TFG) a tenu des réunions régionales dans plusieurs régions. Une assistance dans le domaine des prévisions et de l'analyse économique a continué à être fournie au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Au cours du triennat, de nouvelles études ont été menées sur les différences régionales relatives à l'économie de l'exploitation des compagnies aériennes. Le Conseil a souligné à quel point il importait que l'Organisation se serve d'outils pour mesurer et évaluer la performance, notamment l'adéquation de ses ressources aux Objectifs stratégiques. On reconnaît que les moyens de mesurer et de suivre la performance au chapitre de la sécurité seront fondamentaux pour assurer le succès futur d'un système de navigation aérienne en pleine expansion. Le Conseil prend acte du besoin d'harmoniser les définitions et d'améliorer la qualité et la pertinence des données relatives à la sécurité conservées par l'OACI, et de celui d'employer les ressources analytiques de l'Organisation pour indiquer clairement les domaines où les interventions donneront les meilleurs résultats. Dans ce contexte, les bases de données statistiques de l'OACI, ses capacités en matière de prévisions et ses ressources dans le domaine de l'analyse économique seront d'une grande utilité pour appuyer l'élaboration de programmes, de services et d'une expertise axés sur les besoins et orientés vers les résultats.

42.3 La Commission prend note des activités qui ont été entreprises et entérine les plans de travaux futurs de l'Organisation dans le domaine des statistiques, des prévisions et de l'analyse économique. Elle souligne qu'il faut pouvoir disposer de données détaillées, précises et à jour pour alimenter les nombreuses réflexions sur l'aviation, et pour les activités de planification et de prise de décisions. L'importance pour les États de collaborer avec l'OACI pour réaliser ces plans est également soulignée.

---

**Point 43 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien**

43.1 À sa deuxième séance, la Commission économique examine la question de l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien sur la base de la note WP/21 et de son appendice, qui contient un projet de résolution soumis à l'adoption de l'Assemblée (Résolution 43/1).

43.2 La Commission note que l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien contenu dans l'appendice à la note WP/21 a été élaboré pour donner suite à la Résolution A35-18, qui demandait au Conseil de l'OACI de garder à l'étude l'exposé récapitulatif et d'aviser l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications. En conséquence, un examen de fond de la Résolution A35-18 a été entrepris et une version révisée de la résolution est présentée en appendice à la note WP/21.

43.3 La Commission note également que les modifications suggérées résultent des faits nouveaux intervenus dans la libéralisation et les défis auxquels sont confrontées la réglementation du transport aérien, les statistiques, la prévision et la planification économique, ainsi que des mesures relatives à la sécurité et à l'intégrité des documents de voyage. Un certain nombre d'améliorations d'ordre rédactionnel ont également été introduites dans cette révision.

**Résolution 43/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien**

**Introduction**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la Convention relative à l'aviation civile internationale établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour que les services de transport aérien international puissent se développer de manière ordonnée, régulière, efficace, économique 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 aux niveaux national et international,

*Considérant* qu'il devient de plus en plus difficile, particulièrement pour les pays en développement, d'obtenir les ressources nécessaires pour optimiser les possibilités et répondre aux défis inhérents au développement du transport aérien, et de faire face aux défis que constituent les demandes imposées au transport aérien,

*Considérant* que l'Organisation établit de façon continue des éléments d'orientation, des études et des statistiques sur le développement du transport aérien à l'intention des États 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,

*Considérant* que l'Organisation s'oriente vers une gestion par objectif qui met l'accent plus sur la mise en œuvre que sur l'établissement de normes,

*Considérant* que les éléments d'orientation élaborés par l'Organisation et les mesures qu'elle a prises pour mettre en œuvre ses Objectifs stratégiques 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, telle que cette politique existe à la clôture de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

- Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international
- 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 A35-18.

## APPENDICE A

### Réglementation économique du transport aérien international

#### Section I. Accords et arrangements

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que 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 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 devrait être équitable, transparent et de nature à favoriser le développement satisfaisant des services aériens,

*Considérant* qu'il est nécessaire de s'adapter à l'évolution de la réglementation et de l'exploitation dans le domaine du transport aérien et que l'Organisation a élaboré des orientations de politique pour la réglementation du transport aérien international, notamment des modèles de dispositions et d'accords sur les services aériens, que les États peuvent utiliser à leur convenance dans des accords bilatéraux ou régionaux,

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 ;

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 ou arrangements de transport aérien 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 orientations de politique de l'Organisation concernant la réglementation du transport aérien international, et de le réviser ou de l'actualiser, au besoin ;

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

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 de prier instamment les États contractants de 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 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, sans préjudice des obligations des États en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation,

*Considérant* que la réalisation d'objectifs de développement par 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. Diffusion des produits des compagnies aériennes**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'avancement des technologies de l'information et de l'électronique a eu une incidence significative sur la manière dont l'industrie des compagnies aériennes fonctionne, notamment en ce qui concerne la diffusion de ses produits,

*Considérant* que l'OACI a élaboré un Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR) à l'intention des États, ainsi que deux modèles de clauses corrélatifs que les États peuvent utiliser à leur convenance dans leurs accords de transport aérien,

1. *Demande* au Conseil de suivre les faits nouveaux qui surviennent dans la diffusion des produits des compagnies aériennes et dans les pratiques réglementaires corrélatives, et de diffuser aux États contractants des renseignements sur les faits nouveaux significatifs ;

2. *Demande* au Conseil de voir si, à la lumière des changements survenus dans l'industrie et la réglementation, le Code de l'OACI sur les SIR et les modèles de clauses demeurent nécessaires.

### **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 créer un environnement dans lequel le transport aérien international peut se développer et continuer à s'épanouir de façon ordonnée, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, tout en garantissant les intérêts de tous les États contractants et leur participation effective et soutenue au transport aérien international ;

3. *Réaffirme* le rôle primordial de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur la réglementation du transport aérien international ;

4. *Prie instamment* les États 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 relative à l'aviation civile internationale, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements de réglementation ;
- c) de tenir compte de leurs droits et obligations par rapport aux États contractants 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 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 obligations internationales et les responsabilités qu'ont les gouvernements dans la réglementation de l'économie du transport aérien international,

*Considérant* que la libéralisation économique et l'évolution de l'industrie de transport aérien continueront à susciter des opportunités, des défis et des questions en ce qui concerne la réglementation du transport aérien international,

*Considérant* que l'Organisation a traité beaucoup des questions de réglementation et rassemblé des politiques et éléments indicatifs connexes,

1. *Prie instamment* les États contractants de tenir compte, dans leurs fonctions de réglementation, des politiques et éléments indicatifs élaborés par l'OACI concernant la réglementation économique du transport aérien international, tels que ceux qui sont 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 ces politiques et éléments indicatifs soient à jour et répondent bien aux besoins des États contractants, et d'élaborer au besoin des orientations sur les questions émergentes d'intérêt général.

## **APPENDICE B**

### **Statistiques**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Programme de statistiques de l'OACI assure une fondation indépendante valable à l'échelle mondiale pour le renforcement de la planification et du développement du transport aérien international,

*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 le Conseil a fixé des conditions pour la collecte de données sur les aéronefs civils immatriculés conformément à l'article 21 de la Convention ;

*Considérant* que le Conseil a adopté une politique de gestion par objectif qui oblige à mesurer les performances de l'Organisation dans son ensemble et de ses parties constitutives pour répondre aux Objectifs stratégiques de l'Organisation,

*Considérant* que grâce à l'élaboration de la base de données intégrée de l'OACI, où les données pertinentes sont stockées et validées, les États contractants et les autres utilisateurs disposent d'un système efficace en ligne d'où ils peuvent extraire les 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 nationaux des disciplines pertinentes, d'examiner périodiquement les statistiques recueillies par l'OACI de manière à répondre plus efficacement aux besoins de l'Organisation et de ses États contractants, et d'établir les mesures nécessaires pour contrôler les performances de l'Organisation en vue de répondre à ses Objectifs stratégiques, afin d'améliorer l'uniformité des statistiques, l'ampleur et la ponctualité de la communication des statistiques par les États contractants, ainsi que le fond et la forme des analyses ;

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 l'indépendance de l'OACI dans la conduite des enquêtes concernant les tendances et l'application des analyses économiques assure la fondation nécessaire pour renforcer la planification et le développement du transport aérien international,

*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 doit évaluer périodiquement ses performances par rapport aux Objectifs stratégiques, en mettant l'accent en particulier sur la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'efficacité,

*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 des tendances et de l'évolution futures de l'aviation civile d'un caractère général aussi bien que d'un caractère particulier et qui comporteraient, lorsque cela est possible, des données locales, régionales ainsi que mondiales, et de mettre ces prévisions à la disposition des États contractants et d'appuyer les besoins de données sur la sécurité, la sûreté, l'environnement et l'efficacité ;

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 de l'Organisation, 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 et application 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* que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent les contrôles frontaliers et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

*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 l'aviation civile internationale,

*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. *Prie instamment* les États contractants de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *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, du fret et des passagers, et la protection de la santé des passagers et des équipages ;

3. *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 ;

4. *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 ;

5. *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. 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 est destiné à informer l'État de transit ou de destination 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 les États Membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour améliorer la sécurité de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse ;

*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'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

*Considérant* que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes qui tentent d'entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

*Considérant* que l'OACI a créé le projet Mise en œuvre universelle de documents de voyage lisibles à la machine (UIMRTD) pour aider les États dans des domaines tels que les services de planification de projets, de mise en œuvre, d'information, de formation et d'évaluation des systèmes, de façon qu'ils puissent respecter la date limite de 2010 pour la délivrance des PLM, et qu'elle a établi le Répertoire de clés publics (RCP) pour renforcer la sûreté des MRP biométriques (passeports électroniques),

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. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 1<sup>re</sup> Partie, au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010 ;

3. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que la date d'expiration des passeports non lisibles à la machine tombe avant le 24 novembre 2015 ;

4. *Prie instamment* les États contractants qui ont besoin d'aide dans le cadre du projet UIMRTD de contacter l'OACI d'urgence ;

5. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour accroître l'efficacité de la lutte contre la falsification des passeports, en mettant en œuvre les SARP pertinentes de l'Annexe 9 et en élaborant des éléments indicatifs pour aider les États contractants à maintenir l'intégrité et la sécurité des passeports et autres documents de voyage ;

6. *Prie instamment* les États qui délivrent des passeports électroniques de s'inscrire au RCP de l'OACI ;

7. *Prie instamment* les États contractants qui ne l'ont pas déjà fait de fournir de façon systématique et en temps opportun des données sur les passeports perdus ou volés au dispositif de recherche automatisée/à la base de données sur les documents de voyage volés d'Interpol.

### **Section III. 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 par les 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 :

- a) pour 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) pour 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 d'y 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 dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement internationale.

## 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 énoncée dans le Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, 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 A36-..., *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 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 énoncée dans le Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, 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 et des options fondées sur le marché est traitée séparément dans la Résolution A36-..., *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, qui devrait être fondé sur la promotion de la coopération entre fournisseurs et usagers,

*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 les États contractants confient de plus en plus l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne à des entités commercialisées et privatisées qui peuvent être moins averties et informées des obligations des États inscrites dans la Convention et dans ses Annexes ainsi que des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine économique, et utilisent des installations et services multinationaux pour satisfaire les engagements qu'ils ont assumés conformément à l'article 28 de la Convention,

*Considérant* que le Conseil a adopté des orientations provisoires de politique concernant l'imputation des coûts du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour garantir un traitement équitable de tous les usagers,

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 l'entité ou les entités qui exploitent les aéroports ou les services de navigation aérienne concernés ;

2. *Prie instamment* les États contractants de coopérer au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et d'envisager d'utiliser les orientations provisoires de politique du Conseil concernant l'imputation des coûts du GNSS ;

3. *Demande* au Conseil de continuer à élaborer une politique et des éléments indicatifs de l'OACI en vue de contribuer au renforcement de l'efficacité et de la rentabilité de la fourniture et de l'exploitation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment en établissant une coopération saine entre fournisseurs et usagers ;

4. *Demande* au Conseil de continuer à affiner ses orientations de politique concernant l'imputation des coûts du GNSS et la coordination des aspects techniques, juridiques et économiques, y compris la question d'une interopérabilité rentable ;

5. *Demande* au Conseil de promouvoir les politiques de l'OACI ainsi que les éléments indicatifs corrélatifs concernant les redevances d'usage, y compris les avis d'ordre organisationnel et gestionnel, afin de mieux sensibiliser et informer les États et les entités commercialisées et privatisées qui exploitent les aéroports et les services de navigation aérienne en ce qui concerne ces politiques et éléments indicatifs ;

6. *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 ;

7. *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, qu'elles ont rehaussé la neutralité et qu'elles ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes,

*Considérant* que l'OACI a besoin de données sur les revenus, les coûts et l'exploitation des transporteurs aériens pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées en vue de la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

1. *Demande* au Conseil de charger le 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 44 : Résolutions de l'Assemblée à intégrer ou à déclarer comme n'étant plus en vigueur**

44.1 La Plénière a renvoyé à la Commission économique l'Appendice C de la note WP/28 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 43, aucune des résolutions de la III<sup>e</sup> Partie des *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)* (Doc 9848) n'est à déclarer comme n'étant plus en vigueur.