



## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

**Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien**

**POINT DE VUE SUR LA PROPRIÉTÉ ET LE CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS (CLAUSE DE NATIONALITÉ)**

(Note présentée par l'Arabie saoudite, l'Argentine, le Brésil, les Fidji, l'Inde, le Japon, la Mongolie, le Pakistan, les Philippines, la République de Corée et le Viet Nam)

#### SOMMAIRE

La présente note a pour but de présenter le point de vue de l'Arabie saoudite, de l'Argentine, du Brésil, des Fidji, de l'Inde, du Japon, de la Mongolie, du Pakistan, des Philippines, de la République de Corée et du Viet Nam sur le rôle que devrait jouer l'OACI dans le domaine de la libéralisation du transport aérien international, et en particulier de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, en vue des débats de l'Assemblée au titre du point 27 de l'ordre du jour.

La suite proposée à l'Assemblée figure au paragraphe 5.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) s'est tenue à Montréal en mars de l'an dernier et les États contractants y ont examiné beaucoup de questions relatives à la libéralisation mondiale du transport aérien international, et notamment celle de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Les États ont présenté toute une gamme d'opinions en fonction de la situation qui est actuellement la leur. La Conférence a conclu par consensus qu'il y avait un besoin de souplesse pour permettre à tous les États de suivre à leur propre rythme l'approche de leur choix en matière de libéralisation et que l'OACI devait jouer un rôle d'appui au processus de prise de décisions de chaque État en fournissant des options.

1.2 On sait que la Communauté européenne met en place une certaine forme de libéralisation des conditions de propriété et de contrôle des transporteurs aériens. Il n'est pas mal venu que les pays aux vues similaires souhaitent se rassembler pour une telle activité, mais, en tant qu'organe commun de tous

les États contractants, l'OACI n'a pas à s'engager dans cette activité étant donné le rôle qui a été convenu à la Conférence.

## **2. CARACTÉRISTIQUES DE LA PROPRIÉTÉ ET DU CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS**

2.1 L'aviation internationale, dans laquelle chaque État conclut des accords bilatéraux, relève du cadre établi par la Convention de Chicago, qui prévoit le respect intégral du principe premier de la souveraineté sur l'espace aérien. La propriété et le contrôle des transporteurs aériens sont un critère fondamental pour les États qui veulent développer leur réseau de transport aérien en maintenant leurs propres compagnies de pavillon. Il s'agit en outre d'une question délicate, vu les fortes préoccupations actuelles concernant la responsabilité des États en matière de sécurité et de sûreté.

2.2 C'est donc à chaque État qu'il appartient de décider de cette question sans aucune intervention des autres. Il y a des idées et des points de vue différents dans le monde. Nous n'entendons pas faire obstacle aux activités volontaires d'États ou de régions aux vues similaires qui souhaitent établir leur propre système à l'intérieur de leur groupe.

2.3 En revanche, nous croyons fermement que personne ne devrait faire de pressions, directes ou indirectes, pour que d'autres États changent leur position sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens.

## **3. DÉLIBÉRATIONS D'ATCONF/5**

3.1 L'OACI est un organe collectif d'États souverains. Les questions telles que la nationalité des transporteurs aériens, qui sont très importantes et au sujet desquelles chaque pays à ses propres vues différentes des autres, doivent être traitées avec circonspection. Il ne faut donc pas que l'OACI soit partielle et qu'elle aide une partie quelconque sur une question controversée au sujet de laquelle tous ne sont pas à la même enseigne.

3.2 ATConf/5 est clairement convenue de cette perspective. La « Déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international » qu'a adoptée la Conférence précise dans son paragraphe 4.4 que « chaque État déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement de la réglementation du transport aérien international ».

3.3 C'est dans le cadre de ce consensus qu'il faut envisager le résultat d'ATConf/5. Si la déclaration indique dans son paragraphe 4.6 que « les États devraient examiner la possibilité de faciliter les efforts d'autres États dans le sens d'une propriété et d'un contrôle transfrontaliers élargis des transporteurs aériens », nous devons interpréter cet énoncé dans la perspective dont nous sommes convenus selon laquelle nous avons un profond respect pour les prises de décisions de chaque nation.

## **4. CONCLUSION**

4.1 L'OACI doit être extrêmement rigoureuse au sujet de cette question sensible et controversée, et ne se joindre à aucune partie en particulier, sauf s'il y a un consensus général entre les États membres. Nous sommes fermement d'avis que c'est à chaque État qu'il revient exclusivement de décider de la question de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.

5. **SUITE PROPOSÉE PAR L'ASSEMBLÉE**

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de la conclusion du paragraphe 4.1 lorsqu'elle débattera de la propriété du contrôle des transporteurs aériens ;
- b) à confirmer que chaque État contractant peut prendre ses propres décisions quant au choix des conditions de propriété et de contrôle des transporteurs aériens.

— FIN —