



A35-WP/311
EC/48
4/10/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 27 DE L'ORDRE DU JOUR

Le texte ci-joint sur le point 27 de l'ordre du jour est présenté à l'examen de la Commission.

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

27:1 Pour faciliter son examen de ce point de l'ordre du jour, la Commission l'a divisé en les sujets suivants : rapport du Conseil sur les résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) et développements en matière de commerce des services ; propriété et contrôle des transporteurs aériens ; autres questions de réglementation et facteurs exogènes affectant l'aviation civile.

Rapport du Conseil sur les résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien et sur le commerce des services

27:2 Dans la première partie de la note WP/9, le Conseil rend compte à l'Assemblée des préparatifs, résultats et travaux de suivi relatifs à la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/5) tenue en mars 2003. L'Additif n° 1 à la note en question fait le point sur certaines activités de suivi par le Secrétariat. L'Assemblée est invitée à noter le rapport et à examiner les amendements proposés à la partie pertinente de la Résolution A33-19 concernant la « coopération en matière d'arrangements réglementaires » en vue d'adopter le texte dans le cadre du point 31 de l'ordre du jour. Dans la seconde partie de la note WP/9, le Conseil rend compte des développements en matière de commerce des services depuis la 33^e session de l'Assemblée et invite cette dernière à prendre acte du rapport et à examiner les amendements proposés pour la section pertinente de la Résolution A33-19 concernant le « commerce des services » en vue de l'adoption du texte dans le cadre du point 31 de l'ordre du jour.

27:3 Dans la note WP/214, la Jordanie présente, au nom des membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), un aperçu général de l'évolution de la réglementation du transport aérien dans la région, qui met en lumière certains défis auxquels font face les États en matière de processus de libéralisation. Les États de la CAAC demandent que soit établie une coopération soutenue entre l'OACI et toutes les organisations qui traitent de transport aérien afin de fournir de l'assistance, des conseils et des éléments d'orientation aux États en développement dans le domaine de l'établissement des règles concernant la réglementation économique du transport aérien.

27:4 Dans la note WP/217, l'Oman présente, au nom des membres de la CAAC, des informations sur leur expérience dans le domaine de la libéralisation du transport aérien et demande l'assistance de l'OACI pour la mise en œuvre de la libéralisation du transport aérien dans les États arabes en conformité avec les recommandations d'ATConf/5.

27:5 Dans la note WP/219, le Conseil international des aéroports (ACI) exprime son appui à la libéralisation progressive du transport aérien international et endosse le rôle de chef de file mondial de l'OACI et le cadre qu'elle a établi pour le processus de libéralisation. L'ACI estime que les contraintes de capacité des aéroports et les besoins à long terme en infrastructures devraient être pris en compte lors de l'examen de la question de la libéralisation, et les États sont instamment priés d'inclure les aéroports dans le processus de libéralisation et dans les négociations sur les services aériens.

27:6 Dans la note WP/119, l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA) présente ses points de vue et suggestions sur plusieurs questions de réglementation qui affectent le plus les relations de transport aérien entre les États d'Amérique latine. Elle demande le fort appui de l'OACI

en tant qu'organisme s'occupant de toutes les questions qui affectent la santé de l'industrie, dans l'intérêt de la communauté du transport aérien.

27:7 Dans la note WP/136, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) met en évidence certains résultats d'ATConf/5, en particulier en ce qui a trait au besoin de mesures de protection en matière de libéralisation économique ainsi que la participation au processus de toutes les parties prenantes, y compris les travailleurs. La Fédération présente certaines propositions concernant les mesures de suivi de la part des États et de l'OACI, y compris un projet d'amendement de la Résolution A33-19 de l'Assemblée.

27:8 Dans la note WP/201, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) décrit la notion de « routes essentielles au développement touristique » (ETDR) élaborée en vue de développer les services aériens à destination des pays démunis. Pour promouvoir la notion d'usage ciblé du transport aérien et du tourisme en tant qu'instrument de développement, l'Organisation demande que soit rapidement et progressivement appliquée l'étude de l'ETDR par l'OACI.

27:9 Dans sa note d'information WP/47, Cuba explique ses expériences récentes en matière de développement progressif du transport aérien et met en lumière sa politique de transport aérien, les accords de libéralisation des services aériens, la croissance de la demande en trafic aérien et l'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire. Dans la note d'information WP/196, les membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) donnent une idée générale des progrès accomplis en matière de libéralisation dans la Région Amérique latine et Caraïbes, y compris divers accords sous-régionaux. Également dans une note d'information, WP/253, l'Union économique et monétaire Ouest africaine (UEMOA), donne un aperçu de la mise en œuvre d'un programme commun du transport aérien pour ses États membres, y compris des projets relatifs à la réglementation économique du transport aérien, au cadre juridique des administrations de l'aviation civile et au renforcement de la sûreté et de la sécurité de l'aviation.

27:10 Dans la note WP/45 et Rectificatif n° 1, les membres de la CLAC exposent leurs réflexions et expériences sur les conséquences et l'impact de l'inclusion des services de transport aérien dans l'AGCS. Ils soulignent le rôle de premier plan et la compétence de l'OACI pour les questions liées aux services de transport aérien et invitent l'Assemblée à reconnaître et à réaffirmer le rôle de l'OACI en matière de réglementation et de libéralisation du transport aérien international dans le cadre de l'Organisation.

27:11 Au cours du débat sur les résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien et les développements en matière de commerce des services, l'attention est portée essentiellement sur certains des résultats de la conférence, le rôle de l'OACI et les amendements proposés à l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, joint en appendice à la note WP/9.

27:12 La Commission note que parmi les travaux de suivi de la conférence figurent des études amorcées sur les incidences en matière de sécurité et de sûreté de la libéralisation et sur la notion de services aériens essentiels, ce dernier point englobant la notion des routes essentielles au développement du tourisme mise de l'avant par l'Organisation mondiale du tourisme.

27:13 L'un des résultats de la conférence, concernant la libéralisation accélérée du fret aérien, est particulièrement souligné afin qu'une importance et un appui particuliers lui soient accordés. La Commission convient que les États devraient être incités à envisager une libéralisation distincte et rapide de ce secteur afin que ses nets avantages pour le commerce et le développement économique puissent être atteints. Bien que le modèle d'annexe sur les services de fret aérien adoptés par la conférence soit vu comme un moyen utile de réaliser cette libéralisation, un appui est également exprimé en faveur d'une approche unilatérale à la libéralisation du fret aérien, en particulier pour les opérations tout-cargo.

27:14 Un long débat est consacré au rôle de l'OACI dans l'élaboration de politiques pour la libéralisation, rôle examiné dans la Section IV sur le commerce des services de l'Exposé récapitulatif, joint en appendice à la note WP/9. De nombreux délégués appuient le maintien du leadership de l'OACI, estimant que c'est l'Organisation mondiale qui possède l'expertise et la connaissance nécessaires et qui est l'une des mieux placées pour élaborer, promouvoir et faciliter la libéralisation tout en tenant compte des considérations de sécurité, de sûreté et d'environnement. Selon d'autres délégués, ce rôle ne devrait pas être vu comme appartenant exclusivement à l'OACI et d'autres organisations, y compris l'Organisation mondiale du commerce et le Forum de coopération économique Asie-Pacifique pourraient également avoir un rôle à jouer. Il est indiqué que, nonobstant des divergences sur les meilleures tribunes pour l'examen de la libéralisation, le fait est que le rôle de l'OACI continuerait d'être prépondérant pour un avenir prévisible. Néanmoins, certaines délégations font part de leur intention de promouvoir la libéralisation par le biais d'autres tribunes et proposent de remplacer « le rôle de chef de file mondial » au paragraphe 6, alinéa a), de la Section IV de l'appendice à la note WP/9 sur le commerce des services par « un rôle de chef de file mondial ». La Commission accepte la modification proposée.

27:15 Pour ce qui est du paragraphe 2 du dispositif de la Section II de l'appendice à la note WP/9 concernant la coopération en matière d'arrangements réglementaires, la Commission convient également de remplacer les mots « un ou plusieurs États en développement » par « un ou plusieurs États, en particulier les États en développement ». Ce changement permettrait à un État appartenant à un groupe autre que les États en développement d'utiliser la formule, conformément à l'orientation de politique élaborée par la quatrième Conférence mondiale de transport aérien en 1994.

27:16 Une proposition présentée dans la note WP/136 concernant l'inclusion d'un amendement à l'Exposé récapitulatif visant à faire mention du rôle des parties prenantes n'est pas appuyée. En outre, la Commission estime qu'en ce qui a trait à l'inclusion des travailleurs dans les négociations des services aériens et dans les discussions sur les questions de transport aérien au sein de l'OACI, une approche pragmatique au cas par cas serait préférable à l'adoption d'une politique générale sur leur inclusion.

Propriété et contrôle des transporteurs aériens

27:17 Dans la note WP/96, les Pays-Bas, au nom de la Communauté européenne (CE) et de ses États membres, décrivent l'évolution récente des questions de propriété et de contrôle ainsi que de la désignation des transporteurs aériens au sein de la Communauté européenne. Les changements intervenus sur le plan juridique ont conduit à une nouvelle approche communautaire aux accords internationaux en matière de services aériens, qui demande notamment davantage de flexibilité au niveau international sur les questions de propriété et de contrôle des transporteurs aériens ainsi que de désignation des compagnies aériennes. La CE et ses États membres demandent que soit reconnue sa nouvelle politique en matière de relations bilatérales avec d'autres États membres de l'OACI et demandent aux partenaires de faire preuve de souplesse dans leurs points de vue, conformément aux conclusions finales d'ATConf/5.

27:18 Dans la note WP/244 et Rectificatif n° 1, 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 présentent leurs points de vue sur la question de la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Ces États estiment que l'OACI devrait faire preuve de prudence dans son examen de cette question et que l'approche réglementaire au problème devrait être une option laissée à chaque État.

27:19 Dans la note WP/156, Singapour incite les États à libéraliser les critères de propriété et de contrôle des transporteurs aériens et souligne l'importance d'une approche ouverte et consultative de la part des États afin de comprendre et de déterminer des solutions à leurs problèmes particuliers. Cette approche permettrait aux États de trouver un terrain d'entente en vue de l'adaptation des cadres existants à la libéralisation, sans que leurs intérêts respectifs ne soient compromis.

27:20 Dans la note WP/64, l'Association du transport aérien international (IATA) souligne que la libéralisation des règles sur la propriété et le contrôle constituerait une étape majeure en vue de la création d'une industrie aérienne mondiale. Elle met en lumière les progrès accomplis dans ce domaine depuis ATConf/5 ainsi que certains développements réglementaires importants tels que ceux qui sont survenus au sein de l'Union européenne. L'IATA se félicite des nouveaux catalyseurs du changement et demande aux États de promouvoir la libéralisation dans ce domaine.

27:21 Dans la note WP/259, les États membres de la CLAC acceptent que l'OACI joue le rôle de tribune mondiale vu sa grande expérience en matière de fourniture d'orientations pertinentes à ses membres en matière de réglementation économique du transport aérien, à l'avantage de la communauté aéronautique internationale dans son ensemble. Ils proposent que les États envisagent d'utiliser la clause type sur la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes élaborée par l'OACI, dans leurs accords de services aériens.

27:22 Durant le débat qui suit la présentation des notes de travail, un fort appui est exprimé à l'égard des résultats d'ATConf/5 en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens. L'attention est attirée sur les progrès accomplis depuis la tenue de cette conférence, y compris de l'approche pragmatique adoptée par de nombreux États en matière de propriété et de contrôle. La Commission note également les travaux effectués par l'OACI, y compris la base de données des politiques, position et pratiques des États en matière de propriété et de contrôle des transporteurs aériens, élaborée par le Secrétariat et qui est une source de renseignements utiles sur ces éléments.

27:23 La Commission note que certaines délégations demandent que la promotion de la libéralisation dans ce domaine tienne compte des nouveaux développements tels que ceux qui se sont produits au sein de l'UE ainsi que de sa proposition d'amender ses accords de services aériens avec des tiers, afin que soit pris en compte le concept communautaire en matière de propriété et de contrôle. Selon d'autres délégations, l'approche réglementaire à cette question devrait être décidée par chaque État, vu le caractère délicat du problème et la disparité entre la situation et les besoins des États.

27:24 La Commission estime que le consensus établi lors d'ATConf/5 sur la question, en particulier en ce qui a trait au respect de la souveraineté des États et au besoin de souplesse et de coopération, représente un cadre réglementaire pratique et équilibré. Elle réaffirme que l'objectif de l'évolution réglementaire continue, y compris pour la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, consiste à créer un environnement opérationnel dans lequel le transport aérien international pourra se

développer et évoluer de façon stable, efficace et économique sans compromettre la sécurité ni la sûreté. Chaque État déterminerait sa méthode et son rythme de changement réglementaire, de façon souple et en utilisant les voies unilatérales, bilatérales, régionales, plurilatérales ou mondiales selon les circonstances. Les orientations élaborées par l'OACI ont pour but de faciliter le processus de libéralisation pour les États et ces derniers peuvent l'utiliser à leur discrétion.

27:25 En ce qui a trait aux développements au sein de l'UE, plusieurs délégués demandent un complément d'éclaircissements de la part de l'Union sur sa nouvelle politique. En outre, il est suggéré et appuyé que l'OACI examine les incidences techniques, économiques et juridiques que ce changement pourrait avoir sur les relations aéronautiques entre États et fournisse des orientations nécessaires à ces derniers (par exemple sur les négociations de services aériens avec la participation d'un groupe d'États).

Autres questions de réglementation

27:26 Dans la note WP/212, la Colombie, au nom des membres de la CLAC, présente des renseignements sur certains progrès récents concernant les droits et devoirs des usagers des services aéronautiques dans le monde et dans la Région Amérique latine. Il y est suggéré que l'OACI continue à suivre l'évolution de la question et décide s'il est viable de prévoir une quelconque intervention multilatérale, comme l'élaboration éventuelle d'un code de conduite mondial en la matière.

27:27 Dans la note d'information WP/87, la Commission européenne décrit le nouvel acte législatif adopté le 21 avril 2004 par le Parlement européen et par le Conseil des Ministres de l'UE, qui établit les exigences minimales en matière d'assurances pour les opérations à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire des États membres de l'Union.

27:28 Dans une autre note d'information, WP/90, la Commission européenne décrit le règlement adopté par la Communauté européenne au début de 2004 et qui établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

27:29 Au cours du débat, la Commission note que la question de la protection des intérêts des consommateurs prend de l'importance au niveau mondial. Toutefois, pour ce qui est approches multilatérales, bien qu'il y ait un certain appui en faveur de la recherche d'uniformisation des régimes existants pour éviter des risques d'application et de conflits extraterritoriaux, il est rappelé qu'ATConf/5 n'a pas demandé à l'OACI d'entreprendre l'élaboration d'un code de conduite mondial. Il est mentionné qu'il serait souhaitable de laisser à chaque État ou région le soin de décider des mesures appropriées, compte tenu de la variété des situations et des attentes des consommateurs. Il est également souligné qu'aucun conflit réel n'est survenu entre diverses exigences réglementaires car, dans la pratique, les mesures en la matière sont normalement appliquées sur la base du pays d'origine. La Commission prend note de ces observations et convient que l'OACI devrait continuer à suivre les développements concernant les engagements volontaires et la réglementation gouvernementale visant les intérêts des consommateurs et devrait diffuser l'information aux États de la manière appropriée.

Facteurs exogènes affectant l'aviation civile

27:30 Dans la note WP/251, Cuba attire l'attention sur son analyse des conséquences financières et incidences sur la sécurité pour l'aviation civile cubaine de certains actes découlant de

l'embargo économique et commercial appliqué à Cuba par les États-Unis. Cuba invite l'Assemblée à reconnaître que de telles mesures constituent une violation des principes de la Convention de Chicago et demande à l'OACI d'informer les Nations Unies des conséquences de ces actes et qu'un rapport annuel soit soumis au Conseil.

27:31 Dans la note WP/297, la République islamique d'Iran attire l'attention sur l'embargo commercial imposé par les États-Unis à certains États contractants, y compris l'Iran, concernant les aéronefs, pièces de rechange et services après-vente ainsi que certains matériels CNS, mesure qu'elle considère discriminatoire et contraire aux buts et objectifs exposés dans l'article 44 de la Convention de Chicago. L'Assemblée est invitée à examiner les questions soulevées et à prendre les mesures nécessaires afin de préparer le terrain au lever de l'embargo pour que les États visés puissent jouir de chances égales et améliorer leurs normes en matière de sécurité et de sûreté.

27:32 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, l'embargo commercial a un impact négatif sur la sécurité et la sûreté qui affecte la participation de ces États au transport aérien international. Il affecte également leur aptitude à s'acquitter pleinement des obligations prévues par la Convention de Chicago. Il est également estimé qu'une juste possibilité de fonctionner et d'évoluer dans un milieu compétitif équilibré n'est pas possible lorsque l'accès à de nouvelles technologies pour le renouvellement des flottes et l'obtention de pièces de rechange ainsi que de matériels aéronautiques liés à la sécurité est refusé. Bien que cette question ait des origines politiques, les parrains des deux notes estiment qu'il s'agit essentiellement d'une question de sécurité, avec des aspects techniques, et qu'elle relève donc de la compétence de l'OACI, organisme technique multilatéral. Ils estiment également qu'elle devrait être examinée par l'OACI car les principes et dispositions de la Convention de Chicago sont en cause.

27:33 Selon les États-Unis, il s'agit là d'une délicate question bilatérale entre les parties en cause, avec, au second plan, des origines et des ramifications de politique étrangère. Les États-Unis estiment donc que le problème ne devrait pas être analysé ni commenté par l'OACI, comme le demandent les deux notes. Les États-Unis attirent également l'attention sur les origines et objectifs des deux différends bilatéraux et signalent, en ce qui a trait à l'aspect sécurité de la question, qu'ils ont par le passé approuvé l'exportation de certains matériels aéronautiques en Iran, au cas par cas, lorsque la sécurité était en cause. Un certain appui est exprimé envers la position des États-Unis voulant qu'il s'agit essentiellement d'une question bilatérale.

27:34 Présentant une motion d'ordre, Cuba et l'Iran expriment des objections à certains éléments politiques mentionnés durant le débat sur la question au sein de la Commission. En outre, Cuba s'oppose à l'introduction de facteurs externes qui, estime-t-on, empiètent sur ses affaires intérieures. Cuba et l'Iran réaffirment que les embargos ont des incidences sur la sécurité que l'Assemblée devrait examiner.

27:35 La Commission reconnaît qu'il s'agit là d'une question complexe et délicate 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 soumettrait la question, y compris les points de vue exprimés en Commission, à l'attention du Président du Conseil dont les « bons offices » ont déjà été utilisés à plusieurs occasions.