



SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

POINT 2.2 DE L'ORDRE DU JOUR

Les pages ci-jointes du rapport sur le point 2.2 de l'ordre du jour sont à insérer dans le dossier de rapport sous couverture jaune.

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif
2.2 : Propriété et contrôle des transporteurs aériens**2.2.1 DOCUMENTATION**

2.2.1.1 La Conférence examine le point 2.2 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/12 (Secrétariat), WP/94 (Brésil), WP/29 (Chili), WP/38 (Cuba), WP/41 (Égypte), WP/84 (Indonésie), WP/34 (Nouvelle-Zélande), WP/49 et WP/50 [présentée par l'Irlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)], WP/59 [22 États membres, membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)], WP/63 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)], WP/67 [Association du Transport Aérien International (IATA)], WP/81 [Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)] et WP/99 [Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)].

2.2.1.2 La Conférence prend acte aussi de la note d'information IP/20 (CAFAC).

2.2.2 ANALYSE

2.2.2.1 Il est largement reconnu que la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens offre des avantages certains et qu'il faut adapter l'actuel régime de réglementation aux nécessités du 21^e siècle. Il est aussi reconnu que la libéralisation peut avoir diverses incidences pour les travailleurs, qui devraient continuer à participer comme parties prenantes importantes pour le développement de l'industrie du transport aérien. De l'avis général, l'OACI est l'instance appropriée par laquelle encourager et faciliter une plus grande libéralisation.

2.2.2.2 Un soutien pratiquement unanime est exprimé à l'idée que l'OACI prenne l'initiative, s'inspirant des réalisations passées et des expériences, et lance les travaux d'élaboration d'un accord international destiné à faciliter la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Étant donné les caractères particuliers des besoins et des circonstances de chaque État, l'accord pourrait être signé dans un premier temps par des parties « prêtes et disposées » et être ensuite ouvert à l'adhésion d'autres parties. Un large accord se dégage aussi sur le fait que ce travail devrait tenir compte de l'importance de la sécurité et la sûreté, du principe de réciprocité et de la nécessité de sauvegardes pour permettre une adaptation graduelle et progressive. Il est reconnu aussi que ce travail devrait également tenir compte des expériences régionales en matière de libéralisation, des règles au titre des diverses législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre.

2.2.2.3 La Conférence note la distinction faite entre la décision d'un État concernant l'exigence en matière de propriété et de contrôle de ses compagnies aériennes nationales au titre du droit interne et la possibilité qu'a un État de maintenir ou d'enlever des restrictions sur la propriété et le contrôle de compagnies aériennes désignées d'autres États dans le cadre d'accords bilatéraux de services aériens.

2.2.2.4 Autre point recevant un large appui : il faut encourager les États à continuer de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens par divers moyens existants, y compris l'adoption des critères alternatifs pour la désignation des compagnies aériennes sur la base du « lieu principal d'affaires et de contrôle réglementaire effectif », recommandés par l'OACI. En outre, nombre d'États expriment leur appui à des travaux de l'OACI pour actualiser les orientations dans ce domaine, selon qu'il convient.

2.2.3 CONCLUSIONS

2.2.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 2.2 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) depuis ATConf/5, les États et l'industrie ont continuellement appelé à une libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens pour pouvoir s'adapter à un environnement économique de plus en plus mondial et compétitif. Malgré la persistance des divergences de vues et des différences entre les approches en matière de réglementation, les avantages de la libéralisation sont de plus en plus reconnus ;
- b) un plus grand nombre d'États sont prêts pour la libéralisation et disposés à adopter une approche flexible pour s'occuper des exigences en matière de désignation des compagnies aériennes dans le cadre d'accords bilatéraux de services aériens. Des progrès considérables ont aussi été accomplis au niveau régional, plusieurs régions ou sous-régions ayant adopté des arrangements pour la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens entre leurs membres respectifs, notamment en permettant des investissements transfrontaliers et des fusions entre compagnies aériennes ;
- c) il y a un accord général sur le fait que chaque État peut choisir sa propre voie et son propre rythme en ce qui concerne la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens et que la sécurité et la sûreté demeurent primordiales quelle que soit l'évolution de la réglementation. Il faudrait aussi tenir dûment compte de l'intérêt de toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre. Les États ont utilisé diverses méthodes pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, notamment des approches unilatérales, bilatérales, régionales, plurilatérales et multilatérales ;
- d) l'OACI a élaboré une grande quantité d'orientations destinées à servir aux États dans la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, orientations qui doivent être tenues à jour et qui doivent continuer de répondre à l'évolution des situations et aux besoins des États ;
- e) il y a un appui général et fort à l'idée que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file dans la facilitation d'une plus grande libéralisation et dans la modernisation du cadre réglementaire mondial, y compris l'élaboration d'un accord multilatéral pour faciliter la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens afin de faire face à l'évolution de l'environnement économique et de répondre aux besoins des États en matière de développement efficace et durable du transport aérien ;

- f) l'OACI devrait travailler avec les parties intéressées et les acteurs de l'aviation à l'élaboration de nouveaux cadres de réglementation. Avant qu'un nouveau régime de réglementation à long terme ne soit en place, les États pourraient envisager un certain nombre d'options de libéralisation à court terme proposées pendant la Conférence, par exemple en levant les restrictions inscrites dans les accords bilatéraux sur les services aériens concernant la propriété et le contrôle.

2.2.4 RECOMMANDATION

Recommandation 2.2/1

La Conférence recommande :

- a) que les États continuent de libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des besoins et des circonstances, par divers moyens existants, tels que la levée des restrictions inscrites dans les accords bilatéraux sur les services aériens concernant la propriété et le contrôle et les moyens que recommande l'OACI. Les organisations régionales devraient, en coopération avec l'OACI, jouer un rôle dans la facilitation du processus de libéralisation et dans l'aide aux États à ce sujet ;
- b) que l'OACI continue de promouvoir ses orientations stratégiques relatives à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens. Elle devrait tenir ses orientations stratégiques à jour et adaptées à l'évolution des conjonctures et aux besoins des États ; lorsque c'est nécessaire, l'OACI devrait examiner et élaborer des orientations sur les questions importantes qui pourraient être soulevées à mesure que la libéralisation progresse ;
- c) que l'OACI entreprenne l'élaboration d'un accord international sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, en tenant compte des préoccupations de sécurité et de sûreté, du principe de réciprocité, de la nécessité de permettre une adaptation graduelle et progressive, avec des sauvegardes, de la nécessité de tenir compte des expériences régionales, des exigences des diverses législations nationales et des incidences sur toutes les parties prenantes, y compris la main-d'œuvre ;
- d) que l'OACI fasse participer toutes les parties concernées à l'élaboration de l'accord international et consulte les experts, les États, les acteurs de l'aviation et les organisations intéressées.
