



**NOTE DE TRAVAIL**

**SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**ORDRE DU JOUR**

(Note présentée par le Secrétariat)

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**

**1.1 Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

La conférence examinera les principaux faits nouveaux survenus dans l'industrie du transport aérien et les progrès réalisés depuis la dernière conférence de transport aérien (ATConf/5, 24 – 29 mars 2003) pour faire évoluer la réglementation. Ce point couvrira des domaines tels que les alliances des compagnies aériennes, les arrangements de regroupement et de coopération, les modèles de transporteurs à faible coût, l'économie et la viabilité des compagnies aériennes et certains défis majeurs auxquels l'industrie fait face (tels que l'incidence négative de la volatilité des prix du carburant). La conférence évaluera les incidences de ces faits nouveaux sur le marché et sur l'évolution de la réglementation.

**1.2 Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques**

La conférence recevra des rapports sur les progrès réalisés dans d'autres domaines d'activité de l'OACI (par exemple la sécurité, la sûreté et l'environnement en aviation) qui peuvent avoir des incidences économiques sur le développement du transport aérien ou sur la réglementation économique (telle que le financement).

*Note du Secrétariat : Ce point servira à préparer l'examen ultérieur de questions clés et les éventuelles solutions.*

**Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif**

**2.1 Accès aux marchés**

Ce point couvrira les échanges de droits commerciaux — principalement l'après troisième et quatrième libertés, la flexibilité accrue accordée aux services tout cargo, la libéralisation des services auxiliaires (par exemple l'assistance en escale), les approches régionales ou plurilatérales, les perspectives de multilatéralisme, la capacité des compagnies aériennes et les questions d'accès aux aéroports, y compris l'attribution de créneaux et les restrictions frappant les vols de nuit.

***Note du Secrétariat :** L'accès aux marchés est un problème fondamental dans le développement du système de transport aérien mondial. L'industrie du transport aérien et certains États estiment qu'il constitue l'un des derniers grands obstacles à l'évolution de la réglementation et demandent plus de liberté pour l'industrie et l'élaboration d'un accord multilatéral pour remplacer le système bilatéral qui domine actuellement. L'examen des questions connexes et d'éventuelles solutions pourraient conduire à des conclusions ou recommandations sur les moyens de renforcer l'accès aux marchés et sur la question de savoir si l'élaboration plus avant d'options en vue d'un accord plurilatéral ou multilatéral sur les échanges de droits commerciaux (y compris pour les services tout cargo), qui serait ouvert à l'adhésion des États, ferait progresser significativement la libéralisation de l'accès aux marchés.*

## **2.2 Propriété et contrôle des transporteurs aériens**

Ce point couvrira des questions relatives à l'assouplissement des règles concernant la désignation et l'autorisation des compagnies aériennes — le dépassement des dispositions relatives à la propriété et aux contrôles nationaux, les investissements étrangers dans les compagnies aériennes nationales et les arrangements réglementaires pour faciliter l'accès des compagnies aériennes aux marchés internationaux de capitaux.

***Note du Secrétariat :** Il s'agit d'une question d'actualité, étroitement liée à celle de l'accès aux marchés ainsi qu'à la sécurité de l'aviation. Beaucoup y voient un autre obstacle majeur à l'avancement des changements de la réglementation et une contrainte pour le financement des compagnies aériennes. En examinant les questions connexes, la conférence recherchera des moyens pratiques et efficaces de lever les obstacles existants et formulera des conclusions ou des recommandations sur la marche à suivre, notamment une meilleure utilisation des orientations existantes de l'OACI (critères recommandés pour la désignation et l'autorisation) et l'élaboration d'un accord multilatéral sur la facilitation de l'accès des compagnies aériennes aux marchés internationaux de capitaux. De plus, les questions ayant trait aux obstacles artificiels à la sortie et aux fusions seront également examinées.*

## **2.3 Protection des consommateurs**

Ce point couvrira des questions liées à la protection des consommateurs, aux droits des passagers aériens ainsi qu'aux approches réglementaires et aux pratiques connexes de l'industrie (y compris les conditions de transport, les engagements de l'industrie et l'insolvabilité des compagnies aériennes), à la transparence en matière de tarifs des compagnies aériennes, à l'élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI et à la compatibilité ou à l'harmonisation des approches en matière de réglementation.

***Note du Secrétariat :** Cette question devient de plus en plus importante, comme l'a montré l'incidence des graves perturbations des voyages aériens causées récemment par des catastrophes naturelles, des conditions météorologiques extrêmes et des crises sociopolitiques. Or, il n'existe actuellement aucune règle mondiale en la matière. La conférence contribuera à l'amélioration de la situation en examinant les questions corrélatives et en recherchant des solutions, y compris des moyens de renforcer la compatibilité ou l'harmonisation des règles ou des mesures pertinentes, en actualisant les éléments indicatifs pertinents de l'OACI et en élaborant éventuellement un code de conduite mondial à l'usage des États et de leurs fournisseurs de services de transport aérien.*

## **2.4 Concurrence loyale**

Ce sujet couvrira les questions se rapportant à la manière d'éviter des pratiques concurrentielles déloyales, à l'incidence des regroupements et de la concentration de l'industrie, à l'incidence des

cadres réglementaires économiques sur l'industrie des compagnies aériennes, à la compatibilité ou l'harmonisation dans l'application des lois/règles sur la concurrence.

***Note du Secrétariat :** Étant donné que l'environnement opérationnel est de plus en plus asservi aux marchés, il y a de plus en plus de concurrence entre compagnies aériennes (parmi et entre les compagnies aériennes établies et les transporteurs à faible coût) et entre alliances de compagnies aériennes. En même temps, il y a eu augmentation de la concentration (par exemple les alliances et les fusions) dans certains marchés. On s'inquiète de plus en plus de la façon de garantir une concurrence loyale et d'éviter les abus de contrôle par domination. De plus, le traitement habituel de la concurrence grâce au système bilatéral se trouve dans certains cas en porte-à-faux par rapport à l'objectif actuel en matière de concurrence. La conférence traitera des questions connexes et examinera des solutions possibles au niveau mondial, notamment pour ce qui est d'élaborer et de mettre à jour les éléments indicatifs de l'OACI, ainsi que des options pour renforcer la compatibilité ou l'harmonisation dans l'application des lois, règles ou politiques nationales sur la concurrence. En outre, les questions relatives aux incitatifs artificiels à l'entrée et à la sortie ainsi qu'à l'augmentation de la capacité seront également examinées.*

## **2.5 Mécanismes de protection**

Ce sujet couvrira des questions liées à la participation durable et efficace de tous les États, notamment des pays en développement, dans le transport aérien, à la prestation des services et à la manière d'éviter des mesures unilatérales qui affectent le transport aérien.

***Note du Secrétariat :** Dans le processus de libéralisation du transport aérien international, les mécanismes de protection continueront d'être nécessaires étant donné la disparité des niveaux de développement des États et la force concurrentielle de leurs transporteurs aériens, notamment pour les pays en développement. La conférence examinera la situation actuelle et les éléments indicatifs existants de l'OACI et recommandera des mesures appropriées pour régler les problèmes pertinents et tenir compte des besoins des États.*

## **2.6 Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international**

Ce point couvrira des questions liées aux taxes/redevances/droits frappant l'aviation civile, à l'incidence de la taxation ou des prélèvements non rattachés à l'aviation sur le développement du transport aérien, et à leurs conséquences pour ce qui est des politiques de l'OACI en matière de taxation et de redevances.

***Note du Secrétariat :** Il y a de plus en plus d'exemples d'États qui, par divers moyens, imposent des prélèvements aux fournisseurs et aux utilisateurs de services de transport aérien. Il y a aussi une tendance de la part des compagnies aériennes et des fournisseurs de services à répercuter ces coûts sur les utilisateurs du transport aérien. Les États de même que l'industrie des compagnies aériennes ont manifesté leurs graves préoccupations devant la prolifération de ces types de taxes/prélèvements et leur incidence sur le développement du transport aérien. La conférence servira d'enceinte mondiale pour examiner ces faits nouveaux et leur incidence. Il faut aussi examiner et évaluer la pertinence et la valeur des politiques existantes de l'OACI en matière d'imposition à la lumière des faits récents, afin de les actualiser et de les adapter à l'évolution de la situation. La conférence formulera des conclusions sur la nécessité d'examiner cette question plus avant, sur des mesures visant à améliorer la mise en œuvre des politiques de l'OACI et sur l'actualisation des politiques de l'OACI en matière de taxation, à la lumière de ces faits nouveaux.*

## 2.7 **Économie des aéroports et des services de navigation aérienne**

La conférence recevra des rapports sur la situation financière des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, sur la mise en œuvre des recommandations découlant de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) de 2008, et elle examinera des questions connexes telles que le financement des fonctions de supervision réglementaire (c'est-à-dire en matière de sécurité, de sûreté et de supervision économique des aéroports et des services de navigation aérienne).

*Note du Secrétariat : La croissance du transport aérien étant également étroitement liée au développement et à la gestion des infrastructures, la conférence constitue une bonne occasion d'examiner les progrès réalisés dans la mise en œuvre par les États des recommandations de CEANS, et d'aborder d'autres questions corrélatives importantes (notamment concernant le financement des infrastructures), en tenant compte des éléments pertinents examinés au titre du point 2.1 et d'autres points de l'ordre du jour.*

## 2.8 **Mise en œuvre des politiques et orientations de l'OACI**

Ce point portera sur la pertinence et l'efficacité des politiques et orientations actuelles de l'OACI en matière de réglementation économique du transport aérien international, de leur application ou de leur mise en œuvre par les États, ainsi que des mesures visant à améliorer la situation.

*Note du Secrétariat : L'OACI a élaboré des politiques et des orientations complètes sur la réglementation et la libéralisation du transport aérien à l'usage des États. Le principal problème n'est donc pas qu'il manque de politiques ou d'orientations de l'OACI ou qu'elles ne soient pas pertinentes, mais plutôt qu'elles sont méconnues ou peu mises en œuvre, souvent parce qu'elles n'ont pas force exécutoire. Une meilleure application des politiques et orientations existantes de l'OACI aidera à faire avancer la réalisation de l'objectif de l'OACI de contribuer à mettre en place un environnement réglementaire meilleur et plus harmonisé pour le développement du transport aérien. La conférence examinera la situation et conviendra de mesures possibles pour améliorer l'application des orientations de politique de l'OACI dans le domaine du transport aérien, y compris en appelant les États à incorporer les principes, politiques et orientations de l'OACI dans leurs législations, règles et règlements nationaux, ainsi que dans les accords de services aériens.*