Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/139
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

FACILITER LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les Émirats arabes unis appuient résolument l'ouverture et la libéralisation progressive des marchés du transport aérien international. Les accords sur les services aériens (ASA) constituent le cadre en fonction duquel les États établissent des services aériens internationaux et améliorent l'accès au marché de leurs entreprises de transport aérien.

Les réalités économiques, les politiques relatives à l'aviation, les cadres juridiques et les stratégies en matière de transport aérien international diffèrent d'un État à l'autre et les accords qui portent sur le transport aérien international devraient continuer à prendre en compte les différences à ces égards.

Les États devraient tenir compte des mécanismes nationaux, bilatéraux ou régionaux déjà en place avant d'envisager l'ajout de nouvelles dispositions à leurs accords sur les services aériens. Si les mécanismes existants permettent déjà de traiter efficacement les questions soulevées relativement à l'exploitation de services aériens internationaux, il se pourrait qu'il ne soit pas nécessaire de prévoir de nouvelles dispositions.

La présente note préconise une stratégie qui favorise une plus grande libéralisation tout en préservant la marge de manœuvre des États pour négocier des accords sur les services aériens adaptés à leurs circonstances.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) réaffirmer l'importance de la libéralisation du transport aérien international et de la poursuite des efforts visant à élargir l'accès au marché et l'offre, et à accroître la connectivité mondiale ;
b) convenir que toute stratégie nationale ou régionale en matière de réglementation, ou toutes dispositions de traité élaborées en dehors du cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ne constituent pas nécessairement une référence internationale de portée mondiale applicable aux accords bilatéraux sur les services aériens ;
c) réaffirmer que les États devraient conserver une marge de manœuvre et la liberté de choix dans la définition des dispositions de leurs accords bilatéraux en matière de transport aérien, ainsi que dans l'utilisation des dispositions types et des éléments indicatifs de l'OACI.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.*
Incidences financières :	Aucune
Références :	Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*

1. INTRODUCTION

1.1 La libéralisation progressive du transport aérien international a contribué à renforcer la connectivité mondiale, à accroître la concurrence et à élargir l'offre, tout en conférant aux entreprises de transport aérien une plus grande marge de manœuvre pour répondre à la demande du marché.

1.2 Les Émirats arabes unis ont toujours appuyé l'ouverture et la libéralisation des marchés du transport aérien international, pourvu qu'elles reposent sur le principe consistant à accorder aux entreprises de transport aérien des chances égales et équitables d'exploiter des services aériens ou de livrer concurrence.

1.3 Des différences persistent entre les États en ce qui concerne leur situation économique, leurs cadres de réglementation, leurs politiques relatives à l'aviation et les modèles économiques des entreprises de transport aérien.

1.4 La mise en place de services aériens efficaces offrant aux consommateurs et aux expéditeurs une meilleure connectivité, un plus large choix et un meilleur rapport qualité-prix devrait demeurer l'objectif commun.

2. CONTEXTE

2.1 Depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), qui s'est tenue en 2013, les États et les régions ont continué d'adopter des stratégies différentes, auxquelles font écho leurs législations respectives ainsi que les accords sur les services aériens.

2.2 L'ajout de dispositions à des accords bilatéraux ou régionaux pour tenir compte de la situation et des politiques des États ne constitue pas, en soi, une stratégie applicable à l'échelle mondiale.

2.3 Les États devraient continuer à définir, d'un commun accord, les dispositions de leurs accords bilatéraux en matière de transport aérien.

3. CADRE DE L'OACI

3.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fournit déjà des orientations et des éléments indicatifs, comme le modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA), destinés à aider les États dans la libéralisation et la réglementation économique du transport aérien international.

3.2 Le TASA propose diverses options permettant aux États d'adapter leurs accords relatifs au transport aérien en fonction de leurs circonstances particulières.

3.3 Les orientations de l'OACI devraient continuer à garantir aux États une certaine marge de manœuvre et liberté de choix, tout en demeurant neutres et non contraignantes.

3.4 Les dispositions types devraient aider les États dans leurs négociations sans préjuger de l'issue de leurs discussions bilatérales.

3.5 Les dispositions types de l'OACI ne devraient pas poser comme principe qu'une stratégie élaborée en fonction d'un contexte national ou régional particulier convient nécessairement à tous les États.

4. ANALYSE

4.1 La libéralisation du transport aérien international s'est développée au moyen d'accords bilatéraux, régionaux et multilatéraux, élaborés en fonction des différents contextes et niveaux d'ouverture des marchés. La souplesse a constitué un élément important de ce processus.

4.2 Les États devraient demeurer libres de définir, d'un commun accord, les dispositions de leurs accords bilatéraux en matière de transport aérien.

4.3 Lorsqu'il existe déjà des mécanismes prévus par le droit national ou régional, ou par un accord bilatéral en vigueur, il y a lieu d'en évaluer la pertinence avant d'envisager l'adoption de nouvelles dispositions.

4.4 Il convient de faire la distinction entre l'obligation de se conformer aux lois nationales ou régionales applicables de l'intégration de celle-ci dans les droits et obligations que les États conviennent d'un commun accord d'inscrire dans un accord sur les services aériens (ASA).

4.5 Dans ce contexte, toute stratégie nationale ou régionale en matière de réglementation, ou toutes dispositions de traité élaborées en dehors du cadre de l'OACI, ne devraient pas déterminer le contenu des dispositions types de l'OACI ni contribuer à façonner les accords bilatéraux en matière de transport aérien.

4.6 L'évolution de la réglementation ne devrait pas servir à remettre en cause, à réinterpréter ou à restreindre les droits précédemment convenus dans le cadre des accords sur les services aériens (ASA) existants, ni à retarder, à subordonner à des conditions, à restreindre ou à annuler les possibilités d'accès au marché.

4.7 La libéralisation de l'accès au marché devrait demeurer l'objectif principal des politiques relatives au transport aérien international. Les dispositions des ASA devraient être proportionnées, transparentes, non discriminatoires et conformes à cet objectif.

5. CONCLUSION

5.1 Les Émirats arabes unis continuent d'appuyer résolument l'ouverture et la libéralisation des marchés du transport aérien international, pourvu qu'elles reposent sur le principe consistant à accorder aux entreprises de transport aérien des chances égales et équitables d'exploiter des services aériens ou de livrer concurrence.

5.2 Il conviendrait de tenir compte des mécanismes existants tout en laissant aux États la marge de manœuvre nécessaire pour définir d'un commun accord les conditions de leurs accords bilatéraux en matière de transport aérien.

5.3 L'OACI devrait poursuivre ses efforts visant à faciliter la libéralisation du transport aérien international, notamment en favorisant une amélioration de l'accès au marché et de la connectivité, sans porter atteinte à la liberté de choix dont disposent les États quant à l'application des politiques et des éléments indicatifs de l'OACI.

— FIN —