Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/170[1]
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

CRÉATION D'UN ANNUAIRE NUMÉRIQUE DES POINTS DE CONTACT EN VUE DES NÉGOCIATIONS SUR LES SERVICES AÉRIENS

(Note présentée par l'Argentine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) appuyer la création d'un annuaire numérique contenant les coordonnées des points de contact de chaque État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) chargés des négociations bilatérales ou multilatérales sur les services aériens ;
b) prendre les mesures nécessaires pour obtenir les coordonnées de ces points de contact en adressant des demandes écrites aux autorités de l'aviation civile de chaque État membre de l'OACI ;
c) prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les informations fournies par les États membres de l'OACI restent à jour.

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 :	S. o.
Références :	Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international* Statistiques du transport aérien mondial (WATS) Association latino-américaine et caribéenne du transport aérien (ALTA), *Informe de tráfico aéreo internacional en América Latina y el Caribe* [Rapport sur le trafic aérien international en Amérique latine et dans les Caraïbes], données de juillet 2026

[1] Version espagnole fournie par l'Argentine.

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est un élément essentiel du développement économique et du bien-être de la société, un rôle qui est particulièrement manifeste dans tous les secteurs de l'économie mondiale, en particulier le tourisme, le commerce et les échanges culturels.

1.2 La pandémie de COVID-19 a mis ce rôle à rude épreuve. La forte baisse du trafic de passagers a fait ressortir la nécessité d'une ouverture et d'une coopération plus poussées entre les pays du monde entier.

1.3 À la suite de la réforme de son code aéronautique en décembre 2023, l'Argentine a mené avec succès une politique de « ciel ouvert » qui a entraîné une croissance exponentielle et sans précédent de son marché.

1.4 Cette belle performance a été rendue possible notamment par la conclusion de plus de soixante (60) nouveaux protocoles d'accord entre autorités de l'aviation civile, la plupart fondés sur des accords de « ciel ouvert », ainsi que par la signature d'accords sur les services aériens par les autorités diplomatiques. Ces chiffres, obtenus dans les trente premiers mois de l'administration actuelle, constituent un record inédit.

1.5 Cet exemple montre bien qu'il est nécessaire de renforcer plus avant l'efficacité et l'efficience des négociations bilatérales entre les autorités de l'aviation civile.

2. ANALYSE

2.1 Dans le cadre des négociations sur les services aériens entre autorités de l'aviation civile, l'un des obstacles les plus fréquents est la difficulté d'accéder rapidement aux coordonnées des points de contact qui permettraient de mener efficacement ces négociations. Les États sont ainsi souvent obligés de recourir aux voies diplomatiques, ce qui n'est pas toujours efficace.

2.2 Le système utilisé lors des conférences sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour remédier à ce problème constitue une solution à la fois utile et efficace : les délégations sont tenues de fournir les coordonnées des points de contact désignés par les autorités de l'aviation civile de chaque État participant en vue de la conduite des négociations.

2.3 Cependant, de nombreuses autorités de l'aviation civile des États membres de l'OACI ne sont pas en mesure de participer à ces conférences en raison de contraintes budgétaires, d'indisponibilité ou d'autres raisons, et l'ICAN n'a lieu qu'une fois par an.

2.4 C'est pourquoi, en s'appuyant sur cette expérience, il est proposé que l'OACI crée un annuaire numérique contenant la liste des points de contact désignés par chaque État, dans laquelle figureraient leur nom et prénom, leur fonction au sein de leur organisation respective et leurs coordonnées, afin de faciliter le bon déroulement des négociations tout au long de l'année.

3. CONCLUSION

3.1 Afin de faciliter la modernisation et l'élaboration de nouveaux cadres régissant les services aériens bilatéraux entre les autorités de l'aviation civile et/ou d'autres autorités compétentes, il serait judicieux de créer un annuaire numérique répertoriant les points de contact désignés par les autorités de l'aviation civile de chaque État membre de l'OACI, coordonnées comprises, et de mettre à jour ces informations régulièrement.

3.2 Ce nouvel outil améliorerait l'efficacité et l'accessibilité des négociations et faciliterait la négociation des droits de trafic entre tous les États.

— FIN —