



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

DROITS DES PASSAGERS

(Note présentée par le Royaume de Bahreïn)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail met en lumière certains problèmes liés à la multiplicité des régimes de réglementation régissant les droits des passagers et souligne l'importance pour l'OACI d'élaborer des orientations juridiques afin d'en réduire le nombre.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à charger le Conseil de l'OACI d'élaborer, à l'intention des États, des orientations juridiques permettant d'unifier les régimes de protection des passagers ;
- à inviter les États membres à adopter des régimes unifiés pour la protection des droits des passagers ;
- à encourager les États membres à mettre en œuvre des systèmes RPCV (renseignements préalables concernant les voyageurs) interactifs conformément aux normes reconnues internationalement afin de réduire le nombre de passagers à qui l'embarquement est refusé.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques C — <i>Facilitation</i> et D — <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> A39-WP/4 Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999) Position de l'IATA

¹ Version arabe fournie par le Royaume de Bahreïn.

1. INTRODUCTION

1.1 La protection des droits des passagers est devenue l'une des priorités principales des États, surtout après l'élargissement des politiques de libéralisation du transport aérien offrant aux compagnies aériennes la possibilité d'exercer leurs activités sans restriction, de déterminer le nombre de vols et de sièges et les prix offerts sans intervention de l'État, et de régler d'autres questions opérationnelles. Le rôle de l'État se limite donc à réglementer l'industrie du transport aérien de manière à établir l'équilibre entre les différents acteurs de l'industrie, que ce soit les aéroports, les transporteurs aériens ou autres usagers, afin d'apporter des avantages collectifs à l'économie nationale. Les droits des passagers sont donc devenus une partie importante de ce système que tous les États cherchent à préserver.

2. ANALYSE

2.1 Ces dernières années, l'adoption par les États de règlements et de lois définissant les droits et les devoirs des passagers et des transporteurs aériens s'est généralisée. Une soixantaine de systèmes différents ont été mis en place, provoquant l'appréhension des transporteurs aériens. Les règles concernant la compensation et la protection des droits des passagers en Europe diffèrent de celles en usage aux États-Unis, en Asie et en Afrique. La Convention de Montréal de 1999 n'a pas énoncé de manière détaillée les droits définis par ces différents systèmes, comme l'hébergement dans des hôtels en cas de retard dépassant un certain délai, le remboursement de la valeur du billet et la façon de régler les problèmes en plaçant sur un nouveau vol un passager qui était en retard, dont le voyage a été annulé ou qui a raté un vol en raison d'un empêchement. C'est ainsi que l'IATA a demandé à plusieurs reprises que ces règlements soient unifiés pour réduire la complexité à laquelle font face les compagnies aériennes par manque de clarté, ainsi que les coûts considérables que ces dernières doivent par la suite assumer.

2.2 On peut également se pencher sur une question extrêmement importante liée aux droits d'une certaine catégorie de passagers, soit les passagers non admissibles pour de multiples raisons, y compris ceux qui sont transportés par des transporteurs aériens sur la base de documents en règle et de procédures adéquates. Ces passagers se voient refuser l'entrée sur le territoire et doivent patienter pendant de longues périodes. Les transporteurs sont dans l'obligation de les ramener à leur point de départ. Dans certains cas, le transporteur aérien n'effectue qu'un vol par semaine vers cette destination et le passager est contraint de rester à l'aéroport pendant une semaine sans que l'on ne se soucie de lui ou lui fournisse des moyens de subsistance tout en respectant sa dignité. Le passager se retrouve dans cette situation sans aucune protection juridique. De plus, de nombreuses infractions sont commises qui induisent le passager en erreur et donnent des informations incomplètes, surtout sur des vols avec partage de code.

3. RÔLE DE L'OACI

3.1 Les États membres de l'OACI considèrent que l'Organisation constitue un parapluie juridique pour l'industrie du transport aérien. Ce rôle a été sanctionné par la sixième Conférence mondiale de transport aérien en 2013. L'OACI a investi beaucoup d'efforts dans ce domaine. Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) a formulé des propositions concernant les principes de base de la protection des consommateurs. Les États s'attendent à ce que ces efforts aboutissent à l'adoption de la Résolution 39 de l'Assemblée, qui énonce des recommandations bien définies pour que la protection des passagers, aussi bien que celle des transporteurs, soient assurées de façon équilibrée par les autorités de l'aviation civile des États membres.

4. **SUITE À DONNER**

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à charger le Conseil de l'OACI d'élaborer, à l'intention des États, des orientations juridiques visant à unifier les régimes de protection des voyageurs ;
- b) à demander aux États membres d'adopter des régimes unifiés pour la protection des droits des voyageurs ;
- c) à encourager les États membres à mettre en œuvre des systèmes RPCV (renseignements préalables concernant les voyageurs) interactifs, conformément aux normes reconnues internationalement, afin de réduire le nombre de passagers à qui l'embarquement est refusé.

— FIN —