



A39-WP/467
EC/41
28/9/16

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 39 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 39 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission économique pour examen.

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

39.1 Dans la note WP/4, le Conseil rend compte de l'élaboration et de l'adoption de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien et des principes de base pour la protection des consommateurs dans le cadre de la mise en œuvre des recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) et de la résolution de l'Assemblée concernée. L'Assemblée est invitée à approuver le plan de l'Organisation pour la promotion et la mise en œuvre de la vision à long terme et des orientations sur la protection des consommateurs.

39.2 Dans la note WP/5, le Conseil présente un rapport d'avancement des travaux d'élaboration d'accords internationaux sur la libéralisation de l'accès au marché, du fret aérien, et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens en avril 2016, notamment des informations relatives à d'autres travaux à entreprendre en vue de la mise au point final de ces accords.

39.3 Par la note WP/66, le Conseil rend compte des travaux effectués par l'Organisation en matière de mise en œuvre des recommandations de l'ATConf/6 depuis la dernière session de l'Assemblée. Il présente aussi le futur programme de travail dans les domaines de la politique et de la réglementation du transport aérien, pour approbation par l'Assemblée. La mise en œuvre du programme de travail appuierait l'initiative *Aucun pays laissé de côté (NCLB)* de l'OACI et contribuerait à renforcer la durabilité économique du transport aérien.

39.4 La note WP/149 est présentée par 54 pays contractants membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). La note décrit les efforts actuellement déployés en matière de libéralisation du transport aérien en Afrique grâce à la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro visant à créer un marché unique du transport aérien en Afrique d'ici à 2017. Elle invite les États à apporter leur appui et à collaborer à la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro dans l'esprit de l'initiative NCLB de l'OACI, et l'Organisation à organiser des ateliers et séminaires régionaux sur la libéralisation du transport aérien.

39.5 Dans la note WP/130, Bahreïn rend compte de certaines questions relatives à l'existence de nombreux régimes de droits des passagers et demande l'élaboration par l'OACI d'éléments indicatifs aux fins d'unification des systèmes de protection des voyageurs.

39.6 La note WP/204 présentée par le Brésil, le Chili, la Nouvelle-Zélande et Singapour met en exergue les avantages et la nécessité de la conclusion d'un ambitieux accord multilatéral sur la libéralisation de l'accès au marché. Ces pays estiment que la proposition d'accord multilatéral de l'OACI sur la libéralisation de l'accès au marché devrait englober l'échange non seulement des droits de trafic de 3^e et 4^e libertés, mais aussi, à tout le moins, ceux de 5^e liberté.

39.7 La note WP/313 est présentée par la Colombie avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). Elle rend compte de l'expérience colombienne en matière d'intégration du concept de « renonciation » dans les règlements de protection des consommateurs, et invite l'OACI à tenir compte de cette expérience lors de la mise à jour de ses principes de base relatifs à la protection des consommateurs.

39.8 Dans la note WP/173, le Qatar présente son point de vue et ses suggestions concernant les propositions de dispositions régissant l'accès au marché, les mesures de sauvegarde et la propriété et le contrôle des transporteurs aériens dans les accords internationaux sur la libéralisation de l'accès au marché et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, qui sont en cours d'élaboration par le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP). Il examine par ailleurs certaines questions relatives aux politiques de l'OACI dans le domaine du transport aérien, notamment la protection des consommateurs.

39.9 Dans la note WP/242, la République de Corée rappelle les avantages de la libéralisation du marché du transport aérien, présente des suggestions sur les stratégies de renforcement de la concurrence loyale, et demande à l'OACI d'élaborer des solutions pour aider les États à créer un environnement plus concurrentiel de transport aérien international.

39.10 Dans la note WP/246, la République de Corée donne des informations sur l'exploitation et la croissance des transporteurs à faibles coûts dans le pays, qui ont contribué à créer une demande accrue sur le marché, à stimuler la croissance de l'industrie et à améliorer les avantages procurés aux consommateurs. Elle demande à l'OACI de faciliter le partage d'informations entre les États membres sur les politiques et les expériences concernant les transporteurs à faible coûts.

39.11 Par la note WP/252, la République de Corée partage des informations sur les avantages pour le pays de la libéralisation et de la déréglementation de l'industrie des services aériens, notamment la croissance des industries du transport aérien et du tourisme et l'accroissement des avantages procurés aux consommateurs. Elle préconise le partage d'informations entre les États membres sur la libéralisation des services aériens, et exprime son appui aux efforts en cours de l'OACI en faveur de la libéralisation.

39.12 Dans la note WP/259, la République de Corée souligne l'adoption par le Conseil de l'OACI des principes de base relatifs à la protection des consommateurs de juin 2015, et les progrès accomplis par les États en vue de mettre en harmonie le régime de protection des consommateurs et les principes de base de l'OACI. Certaines stratégies sont suggérées pour résoudre de façon proactive le problème de la protection des consommateurs, notamment la sensibilisation des consommateurs et l'utilisation des technologies.

39.13 Dans la note WP/231, le Conseil international des aéroports (ACI) présente son point de vue sur les directives actuelles de l'industrie relatives à l'attribution des créneaux, estimant que des critères importants pour l'utilisation efficace des capacités limitées, tels que les destinations desservies, la taille de l'aéronef ou la meilleure offre pour le public, sont écartés ou, au mieux, considérés comme étant secondaires et facultatifs. L'ACI propose que la question soit confiée à un groupe d'experts chargé d'examiner et d'évaluer les avantages potentiels de différentes autres méthodes d'attribution de créneaux aéroportuaires.

39.14 Dans la note WP/127, l'Association du transport aérien international (IATA) décrit les incidences économiques négatives de la prolifération des impôts. Elle invite instamment les États à se conformer à la Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) et demande à l'OACI de coopérer avec l'industrie et de renforcer ses orientations sur l'incidence des impôts et autres redevances.

39.15 Dans la note WP/134, l'IATA souligne le problème auquel sont confrontées les compagnies aériennes dans certains pays en ce qui concerne la conversion des monnaies nationales et le transfert des recettes à leur pays d'origine. La note invite instamment les États membres à travailler en collaboration avec les compagnies aériennes pour trouver des solutions innovantes au problème des « fonds bloqués » en raison de la rareté des devises.

39.16 Par la note WP/140, l'IATA prône la nécessité pour les États, lors de l'élaboration ou de la mise en œuvre de la réglementation du transport aérien, d'adopter une approche de réglementation plus intelligente reposant sur des règles qui sont proportionnées, claires et transparentes. Elle demande à l'OACI d'intégrer les principes de la réglementation plus intelligente dans l'initiative NCLB, pour mettre fin à la prolifération de règlements et de politiques incompatibles avec les SARP et les orientations de politique de l'OACI.

39.17 Dans la note WP/340, l'IATA décrit le rôle de ses Lignes directrices mondiales en matière d'attribution de créneaux (WSG) dans la gestion et l'attribution des créneaux aéroportuaires, et la participation de toutes les parties prenantes au processus d'examen et de révision des WSG. Elle estime que les groupes de travail et les forums existants de l'industrie fournis par les WSG abordent suffisamment les problèmes relatifs à l'attribution des créneaux.

39.18 La note WP/440 est présentée par le Chili, qui fournit des informations sur son expérience positive consistant à libéraliser l'accès au marché en octroyant unilatéralement des droits de cabotage à d'autres pays, notamment dans certains accords bilatéraux et multilatéraux relatifs aux services aériens. Il propose de promouvoir une plus grande flexibilité dans la libéralisation, avec notamment des dispositions régissant l'octroi de droits de cabotage lors de l'élaboration d'accords multilatéraux sur les services aériens « ciel ouvert ».

39.19 Par la note d'information WP/189, la Société de recherche de transport aérien (ATRS) souligne les effets positifs de la libéralisation sur l'économie plus globale. Elle insiste sur la nécessité d'aller de l'avant avec la mise en œuvre d'un système réglementaire unifié et libéralisé, qui répondra aux besoins d'un secteur de transport aérien durable et sécuritaire, et d'assurer la croissance économique, la création d'emplois et la prospérité socio-économique de l'ensemble des pays et régions.

39.20 Dans sa note d'information WP/352, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) présente son point de vue concernant l'élaboration et l'inclusion d'une clause relative au travail dans l'accord multilatéral sur la libéralisation de l'accès au marché et la propriété et le contrôle des transporteurs aériens qui est en cours d'élaboration par l'ATRP.

39.21 La note d'information WP/438 est présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Elle présente le point de vue de l'ITF sur certains aspects des travaux effectués par l'ATRP en matière d'élaboration d'accords internationaux concernant la libéralisation de l'accès aux marchés, du fret aérien et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, et dont l'avancement fait l'objet d'un compte rendu dans la note A39-WP/5.

39.22 Examinant les rapports du Conseil présentés dans les notes WP/4, 5 et 66, la Commission se félicite des travaux accomplis par l'OACI sur le plan de la mise en œuvre des recommandations de l'ATConf/6, en application du plan d'action approuvé par la dernière Assemblée. Elle note, en particulier, l'élaboration et l'adoption de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien

international qui servirait de guide dont s'inspireraient les États dans le cadre de la mise en œuvre de leurs objectifs de libéralisation, et des principes de base relatifs à la protection des consommateurs comme éléments d'orientation à utiliser par les États et les parties prenantes de l'industrie dans leurs pratiques réglementaires et opérationnelles.

39.23 S'agissant des travaux de l'Organisation en matière d'élaboration d'accords internationaux pour la libéralisation de l'accès au marché, du fret aérien et de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, la Commission prend acte des progrès accomplis et des défis restants qui sont signalés dans la note WP/5. Elle reconnaît qu'un soutien global est requis des États pour l'élaboration de l'accord multilatéral. Elle reconnaît par ailleurs qu'une divergence de vue persiste au sujet de questions clés comme l'ampleur de l'échange des droits de trafic et les dispositions relatives aux mécanismes de sauvegarde. La Commission note que cette tâche est accomplie uniquement par l'ATRP et convient que ce dernier devrait poursuivre ses travaux, en tenant compte des points de vue et des suggestions exprimés devant cette Commission, notamment ceux présentés dans les notes WP/204, 173, 242, 440 et les notes d'information 352 et 438.

39.24 En ce qui concerne les préoccupations exprimées au sujet du calendrier prévu de mise au point finale des projets d'accords internationaux, il est précisé qu'il existe une flexibilité subordonnée à l'avancement des travaux effectués par l'ATRP. La Commission convient que l'OACI devrait poursuivre ce travail conformément à la vision à long terme pour la libéralisation, en gardant à l'esprit la mission et les orientations données par la dernière Assemblée, et en tenant compte des points de vue et des suggestions exprimés durant les débats.

39.25 La Commission prend en outre note des informations relatives aux faits nouveaux et aux expériences des États dans le domaine de la libéralisation du transport aérien, notamment ceux présentés dans les notes WP/149, 246, 252 et la note d'information 189. Les avantages de la libéralisation sont largement reconnus, tandis que diverses vues sont présentées au sujet de la nécessité d'adopter des mesures pour assurer une participation efficace et une concurrence loyale. Les États appuient aussi de manière générale des approches flexibles de la libéralisation, compte tenu de la disparité de leurs stades de développement et des défis particuliers auxquels ils sont confrontés. La Commission se félicite des initiatives régionales de libéralisation comme celles adoptées par les États africains. À cet égard, la Commission convient que les États devraient être encouragés à adopter en permanence des mesures en faveur de la libéralisation, conformément à la vision à long terme de l'OACI, et que l'assistance devrait être envisagée par l'OACI dans les limites des ressources disponibles, en particulier le Fonds volontaire du transport aérien, et des plates-formes existantes, notamment le renforcement des capacités et le partage d'expériences entre les États.

39.26 Les participants expriment généralement leur appui à l'approche de la « réglementation intelligente » prônée par l'IATA dans la note WP/140, qui encourage les États à adopter cette approche dans leurs pratiques réglementaires. Il est noté que les principes sous-tendant cette approche seraient examinés par l'OACI dans le contexte de son initiative NCLB.

39.27 Au sujet de la protection des consommateurs, la Commission prend note des informations communiquées par plusieurs États sur leurs expériences, et des problèmes rencontrés qui figurent dans les notes WP/130, 313 et 259. Il est reconnu que la protection des consommateurs requiert l'attention tant des autorités de réglementation que de l'industrie. L'OACI ayant déjà adopté les principes de base de la protection des consommateurs qui constituent un document évolutif, l'idée est exprimée que lors de tout

examen futur, les principes de haut niveau devraient rester de haut niveau, non obligatoires et non normatifs, tels qu'adoptés par la dernière Assemblée. La Commission convient que les États et l'industrie devraient appliquer les principes de base de l'OACI, et que l'Organisation devrait continuer à promouvoir ces principes, suivre leur évolution et les revoir, le cas échéant.

39.28 S'agissant des préoccupations au sujet de la prolifération des impôts sur le transport aérien international soulignée dans la note WP/127, il est généralement reconnu que cette imposition pourrait avoir, sur l'économie nationale, des incidences négatives qui ne sont pas favorables au développement durable du transport aérien. Les participants appuient largement la nécessité, pour les États, de se conformer aux politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien figurant dans le Doc 8632. Selon un avis, les États jouissent d'une souveraineté en matière de politique d'imposition. La Commission convient que les États devraient être encouragés à suivre les politiques de l'OACI relatives à l'imposition.

39.29 Eu égard à la question de la conversion des monnaies nationales et du transfert des recettes des compagnies aériennes soulevée dans la note WP/134, il est reconnu que ces problèmes pourraient également avoir une incidence négative sur l'exploitation des services aériens internationaux. La Commission convient que les États devraient adopter des mesures pour répondre aux préoccupations des transporteurs aériens, conformément aux orientations pertinentes de l'OACI.

39.30 En ce qui concerne les questions de l'attribution des créneaux soulevées dans les notes WP/231 et 340,(*Note du Secrétariat.— Le texte couvrant le débat relatif à cette question sera inséré après la deuxième réunion de la commission économique.*)

39.31 À l'issue de son examen, la Commission appuie le futur plan de travail de l'Organisation en matière de politique et de réglementation du transport aérien et convient que le Conseil devrait dûment tenir compte des vues et suggestions présentées lors des délibérations concernant la mise en œuvre du programme de travail dans ce domaine durant le prochain triennat.