



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 32 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

LIBÉRALISATION DES SERVICES AÉRIENS : APPROCHE DE L'ÉTAT DU QATAR

(Note présentée par l'État du Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit l'approche qatarienne de la libéralisation des services aériens.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prier instamment le Conseil et la Secrétaire générale de continuer à œuvrer pour une meilleure compréhension des avantages de la libéralisation et de la levée des obstacles à l'ouverture des marchés afin de trouver le consensus sur un accord international grâce auquel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés ;
- b) à prier instamment les États membres de réfléchir aux initiatives de libéralisation en cours au niveau régional, notamment l'« Espace aérien commun » de l'Union européenne (UE), le Marché unique de l'aviation de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) et le Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) de l'Union africaine (UA), et de prendre note des approches adoptées dans les cas ayant contribué à réduire les écarts et à supprimer les écueils à l'amélioration constante de l'accès aux marchés.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) Doc 10078, <i>Rapport de la Commission économique de la 39^e session de l'Assemblée</i> A40-WP/22-EC/7, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* (la Convention de Chicago) reconnaît la souveraineté des États sur l'espace aérien au-dessus de leurs territoires et qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

1.2 Presque 75 ans après la signature de cette convention, la mondialisation a permis l'avènement d'un paysage géopolitique, social et économique très différent ayant suscité une ferme volonté de libéraliser les services aériens commerciaux afin de répondre à la demande d'une classe moyenne émergente, à un nouvel environnement globalisé, et à une interdépendance croissante entre les États.

1.3 Plusieurs tentatives de conclusion d'accords multilatéraux sur la libéralisation ont été enregistrées, notamment l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (Washington D.C., 1^{er} mai 2001). Toutefois, aucune n'a permis de lever les objections des États membres. Malgré les efforts répétés de l'OACI visant à encourager une libéralisation plus poussée du transport aérien au niveau multilatéral, il n'y a pas eu d'accord sur la mise en œuvre d'un accord international sur la libéralisation des services aériens. Néanmoins, le Qatar voudrait féliciter vivement le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) pour les initiatives entreprises au cours des cinq dernières années en vue de l'élaboration d'un accord international grâce auquel les États pourraient libéraliser l'accès aux marchés.

1.4 Le Qatar estime que le développement et les progrès de l'aviation internationale nécessitent qu'une étape supplémentaire soit franchie dans l'octroi des droits de trafic, y compris les droits de trafic de cinquième liberté, compte tenu de leur importance dans la facilitation des échanges, la poursuite de la croissance dans les pays en développement et le renforcement de l'amitié et de la coopération entre les nations.

2. DÉFIS ACTUELS

2.1 Le Qatar a participé à la plus récente série de réunions de l'ATRP destinées à faire avancer le processus de libéralisation à travers la conclusion d'un projet d'accord sur la libéralisation des droits de trafic.

2.2 Lors des réunions de l'ATRP, les États hésitaient à adopter une approche multilatérale de la libéralisation sans une clause de « sauvegarde » concernant les concepts de « subventions », de « transparence », et d'« égalité de chances pour la concurrence », tandis que d'autres États estimaient qu'une clause de « sauvegarde » serait nécessaire uniquement pour les accords portant sur des droits de trafic entièrement libéralisés.

2.3 Les États n'ont pas pu s'entendre sur la question de savoir si l'accord principal devrait octroyer des droits de trafic libéralisés des troisième et quatrième libertés uniquement, avec des droits de trafic de cinquième liberté pour les services aux passagers, et que les droits de septième liberté pour les services tout-cargo feraient l'objet d'un protocole distinct que les États pourraient adopter plus tard. D'autres États ont estimé que la meilleure voie à suivre consistait à inclure toutes les options dans un accord et à permettre aux États de choisir leur niveau de libéralisation.

2.4 Ce désaccord a conduit certains États à mettre l'accent sur des domaines où les États membres ne s'accordent pas sur l'élaboration d'un cadre pour étendre la libéralisation et renforcer ses avantages. Il est vrai que l'État du Qatar estime que la mise en œuvre bilatérale du principe de réciprocité et des règlements nationaux peut ôter ce type de prétextes, mais il est aussi conscient des inquiétudes des États membres qui estiment que tout accord doit être équilibré et équitable et tenir compte des préoccupations des États membres.

3. CONCLUSIONS

3.1 Presque 75 ans après la signature de la Convention de Chicago et de ses traités sœurs, à savoir l'Accord relatif au transport aérien international et l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, l'État du Qatar estime que le moment est venu de passer progressivement à un régime de services aériens entièrement libéralisés.

3.2 Le Qatar reconnaît la nécessité de renforcer davantage la dynamique et l'appui à l'élaboration future d'un accord multilatéral entre les États membres en formulant des arguments pour étayer et comprendre la libéralisation et les avantages qui en découlent pour les États et les obstacles à l'ouverture des marchés.

3.3 Pour obtenir des résultats positifs et tirer parti des progrès déjà accomplis dans la libéralisation du transport aérien, le Qatar propose de faire le point sur les efforts entrepris par les États et les blocs régionaux, afin que tous les États puissent tirer parti des avantages de cette mesure nécessaire au développement du transport aérien international et au renforcement de la connectivité aérienne.