



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

Point 5 : Modernisation des installations aéroportuaires et des systèmes de prestation de services

5.2 : Programmes de facilitation nationaux, régionaux et d'aéroport

SUPERVISION PAR LES ÉTATS DES AÉROPORTS PRIVATISÉS POUR LES QUESTIONS DE FACILITATION

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 La privatisation, lorsqu'elle concerne essentiellement le changement de propriété et de gestion dans la fourniture des services d'aéroport, est associée de façon assez imprécise à tout écart ou éloignement par rapport à la propriété et à la gestion étatiques des installations et services.

1.2 La caractéristique la plus importante de la privatisation est peut-être qu'elle constitue essentiellement un processus politique qui suppose un changement dans le rôle joué par l'État du fait de la vente de biens étatiques ou publics, ou du transfert de la gestion de l'État à des sources privées. Cela mène inévitablement à des questions de responsabilité et de responsabilité légale. Ainsi, un aéroport antérieurement du secteur public peut ne pas relever des mêmes règles de responsabilité légale une fois privatisé.

1.3 Réunie en sa 93^e session plénière en décembre 1992, l'Assemblée générale des Nations Unies a entériné la privatisation dans le contexte de la restructuration économique, de la croissance économique et du développement durable. Dans sa Résolution A 47/171, l'Assemblée générale, tout en notant que de nombreux pays attachaient de plus en plus d'importance à la privatisation des entreprises, a engagé les États membres à appuyer les pays qui le demandent dans les activités qu'ils entreprennent en vue de privatiser leurs entreprises. En 1993, l'Assemblée générale a poursuivi dans le même sens en adoptant la Résolution A 48/180 qui, notamment, priait le Secrétaire général de renforcer les activités du système des Nations Unies qui tendent à promouvoir l'esprit d'entreprise et à mettre en œuvre des programmes de privatisation.

2. QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES

2.1 Le postulat fondamental qui établit la base juridique mondiale de la fourniture des aéroports figure à l'article 28 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, qui prévoit que chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et

services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la Convention. En outre, la Convention de Chicago stipule aussi en son article 10 que tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanières et autres. Chaque État contractant à la Convention de Chicago pourrait aussi, sous réserve des dispositions de la Convention, indiquer à un aéronef qui traverse l'espace aérien surjacent au territoire de cet État et d'un autre État, la route qu'il peut suivre dans le territoire de l'État concerné et les aéroports qu'il peut utiliser dans le territoire de cet État.

2.2 L'Annexe 9 à la Convention de Chicago contient des lignes directrices sur la facilitation, particulièrement dans les Appendices 11 et 12, qui pourraient être utilisées dans le cas où une nouvelle politique et une amélioration seraient touchées dans un aéroport en cours de privatisation. L'Appendice 12, qui contient des lignes directrices sur l'institution et le fonctionnement des comités nationaux de facilitation du transport aérien et des comités de facilitation d'aéroport, préconise qu'un comité de facilitation d'aéroport mette en œuvre le programme national de facilitation de cet État et examine les problèmes découlant du congé des aéronefs, des passagers, des bagages, du fret, de la poste et des provisions, et que ce comité soumette aux autorités compétentes les recommandations nécessaires visant à atténuer les problèmes. L'importance de ces dispositions de l'Annexe réside dans le fait que, quelle que soit la structure d'organisation ou de direction d'un aéroport, des lignes directrices établies ont été communiquées aux États pour le contrôle réglementaire continu de leurs aéroports. Inversement, un aéroport privatisé conserve l'obligation de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9.

2.3 Il est indéniable que la responsabilité de l'État ne disparaît pas du simple fait que la propriété ou le contrôle de la gestion d'un aéroport passe au secteur privé. En transport aérien international, du simple fait qu'il doit fournir des services d'aéroport en vertu de l'article 28 de la Convention de Chicago, et désigner des aéroports dans son territoire aux fins d'atterrissage conformément aux articles 10 et 68, l'État est tenu en droit international public d'assumer toute responsabilité découlant d'une action de la part des aéroports situés dans son territoire. Les dispositions de la Convention de Chicago, qui est un traité international, ont force contraignante pour les États contractants à la Convention et sont donc des principes de droit international public.

2.4 Ni l'État ni l'aéroport ne peuvent déclinier leur responsabilité du fait de la privatisation. L'État est responsable au premier chef de la réglementation continue de la politique de transport aérien dans son territoire, quel que soit le statut organisationnel ou économique de l'aéroport. La fourniture de services et mesures adéquats pour le contrôle des frontières et son respect ne devraient donc pas être touchés par la privatisation.

3. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

3.1 La Division est invitée :

- a) à prendre note des renseignements ci-dessus dans son examen du point 5.2 de l'ordre du jour;
- b) à recommander que les États contractants veillent à ce que les dispositions de l'Annexe 9 continuent à être mises en œuvre si un aéroport est privatisé.