



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

ACCORDS SUR UN CIEL UNIQUE

(Note présentée par l'Argentine avec le parrainage de Belize, de la Bolivie (État plurinational de), du Chili, de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, de la Jamaïque, du Nicaragua, du Panama, du Paraguay, du Pérou et de l'Uruguay)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Doc 9626, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, formule des recommandations relatives aux conditions qui encadrent la tenue de négociations bilatérales et multilatérales sur les services aériens.

La présente note de travail plaide en faveur de la conclusion d'un accord multilatéral entre les États membres de la région Amérique du Sud visant un ciel unique, première étape vers l'expansion et l'amélioration de la connectivité entre eux par la promotion de la libre concurrence entre les entreprises de transport aérien.

Si cette proposition est acceptée par l'Assemblée, des études techniques devraient être entreprises et un projet de protocole d'entente devrait être élaboré pour servir de modèle à ce type de négociations.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de l'initiative menée par l'Argentine, le Brésil, le Chili, le Paraguay et l'Uruguay visant à évoluer vers un cadre de ciel unique pour les États membres du MERCOSUR et ses États membres associés, et à ensuite procéder à son élargissement à l'ensemble de la région Amérique du Sud ;
- b) charger le Conseil d'examiner, par des voies appropriées, la proposition visant à promouvoir des accords de ciel ouvert entre les États membres de chacune des régions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue de renforcer le trafic aérien entre eux, et de progresser vers l'adoption d'accords de ciel unique ;
- c) si l'Assemblée approuve la déclaration et la proposition figurant au point précédent, envisager de créer des groupes de travail chargés d'élaborer des modèles d'accords types à fournir aux États membres de chaque région de l'OACI en vue de leur adhésion éventuelle, sur la base de la notion de *lex mercatoria* (« loi des marchands »).

¹ Version espagnole fournie par la République d'Argentine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Doc 9626, <i>Manuel de la réglementation du transport aérien international</i>

1. CONTEXTE

1.1 L'accord historique de 1946 sur les services aériens entre le Royaume-Uni et les États-Unis (aujourd'hui connu sous le nom d'Accord des Bermudes I) a ouvert la voie au développement de la réglementation du transport aérien international, devenant le modèle d'accord le plus répandu au cours des quatre décennies suivantes. Vers le milieu de l'année 1977, l'accord original des Bermudes a été remplacé par l'Accord des Bermudes II, qui est plus complexe et détaillé, les deux instruments étant connus depuis lors sous le nom d'accords des Bermudes I et Bermudes II, respectivement.

1.2 La libéralisation, telle qu'elle a été conceptualisée par Alfred Kahn, s'est généralisée et a gagné le soutien du secteur en réponse à des changements réglementaires et opérationnels rapides.

1.3 Les accords de ciel unique qui ont suivi, tels que le ciel unique européen, ont favorisé la coopération et renforcé les liens entre les pays, facilitant à la fois le mouvement des personnes et le partage des meilleures pratiques du point de vue des idées et des programmes.

1.4 Les accords de ciel unique dynamisent efficacement l'accès au marché, car les pays ayant la plus grande connectivité dans une région encouragent l'expansion de leurs entreprises de transport aérien au-delà des frontières nationales.

1.5 Pour toutes ces raisons, un modèle de protocole d'entente sur le ciel unique fondé sur la libéralisation est nécessaire pour promouvoir les échanges entre les États de chaque région de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

1.6 L'Argentine s'est dotée d'une politique de ciel ouvert, mettant en œuvre des réformes de première, deuxième et troisième générations.

1.7 Le Code aéronautique argentin a été modifié en conséquence pour y intégrer de nouvelles dispositions qui reflètent la politique de ciel ouvert.

1.8 Plus d'une douzaine de décrets de deuxième génération ont été publiés, dont le décret 599/2024 sur l'accès au marché, qui, associé à d'autres dispositions, a permis de mettre fin à un monopole dans la fourniture de services d'assistance piste. De même, des réformes de troisième génération sont en cours de mise en œuvre, telles que le renforcement des pouvoirs réglementaires de l'Autorité de l'aviation civile.

2. ANALYSE

2.1. Il ne fait pas de doute que l'un des principaux avantages des accords de ciel ouvert entre les États membres de l'OACI est l'intensification de la concurrence entre les entreprises de transport aérien de différents États, qui s'accompagne de l'élimination de restrictions du point de vue de la fréquence des services, des types d'aéronefs et des tarifs qu'elles peuvent offrir.

2.2 En outre, des marchés de l'aviation civile pleinement intégrés stimuleront les investissements et le développement du secteur de l'aviation, comme cela a été le cas dans l'Union européenne (UE) avec la création de l'espace aérien commun de l'Union européenne.

2.3 L'ensemble de ces initiatives a permis de fournir plus efficacement des services de meilleure qualité aux passagers et aux destinataires de fret aérien, en leur offrant plus d'options et en leur donnant accès à de meilleurs tarifs, catalysant ainsi les retombées économiques positives de l'aviation, comme l'indiquent les documents d'information et les études menées par l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI).

2.4 Il peut s'agir de mesures tactiques qui convergent vers une stratégie de ciel unique pour les États membres du MERCOSUR (Marché commun du Sud) et ses membres associés, en vue de l'étendre à l'ensemble de la région SAM.

2.5 La réussite de notre politique nationale de ciel ouvert se traduit par une plus grande connectivité des services nationaux et internationaux et une connectivité directe renforcée entre les villes intérieures et les destinations régionales et internationales. À titre d'exemple, les statistiques officielles montrent qu'en l'espace d'un an, seules 9 des 23 liaisons internationales nouvellement créées comptent Buenos Aires, la capitale argentine, dans leurs paires de villes. Il convient également de noter une augmentation de 45 % du nombre de passagers embarquant sur un vol international dans une ville de l'intérieur.

2.6 En conséquence, un nouveau record de trafic aérien de passagers a été atteint, et des liaisons nouvelles et plus judicieuses sont créées, s'ajoutant à la hausse des échanges économiques nationaux et internationaux, des voyages culturels et du tourisme à des tarifs plus bas. Cela est particulièrement pertinent pour l'Argentine, le huitième pays le plus grand au monde, car dans certains cas, cela signifie que nos citoyens de l'intérieur du pays ne sont plus tenus d'emprunter un vol de correspondance intérieure de plus de 3 000 kilomètres pour atteindre un aéroport pivot et embarquer pour une destination régionale ou internationale. De plus, un an après la mise en œuvre de la politique publique de ciel ouvert en décembre 2024, le trafic aérien de passagers a atteint des chiffres records, enregistrant le taux de croissance le plus élevé de notre histoire, selon des statistiques publiques et privées.

2.7 En ce qui concerne les services d'assistance en escale, plus d'une dizaine de prestataires, dont plusieurs exploitants mondiaux, ont demandé et obtenu les certificats d'exploitation correspondants.

2.8 Sur la base de l'expérience argentine, qui reflète la politique de déréglementation des États-Unis dans les années 1970 et l'ensemble des politiques de déréglementation européennes, nous visons à promouvoir dans la région de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), et en collaboration avec le Brésil, l'Uruguay, le Paraguay et le Chili, un cadre de ciel ouvert au profit des États membres du MERCOSUR et des États membres associés, avec la volonté claire de l'étendre à l'ensemble de la région SAM.

2.9 En principe, la notion de ciel unique est conceptuellement liée à un cadre préalable réglementaire intégré et harmonisé qui s'appliquerait aux pays signataires et dont elle est tributaire.

2.10 Un tel cadre n'empêcherait pas les autorités et les organismes de l'aviation nationale d'adhérer à différents systèmes qui assureraient la coexistence d'une approche unifiée et de différents systèmes d'intégration multilatérale tels qu'il peut en exister dans le domaine du droit international public.

2.11 Il est bien entendu que, pour atteindre l'objectif ultime de ce projet stratégique, les politiques couvrant un large éventail de domaines de l'aviation, y compris les douanes, l'immigration, la sécurité et les contrôles phytosanitaires, ainsi que la facilitation, devraient être préalablement harmonisées dans le but ultime de renforcer la sécurité.

— FIN —