



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

PROTECTION DES DROITS DES PASSAGERS DANS LE TRANSPORT AÉRIEN
INTERNATIONAL

(Note présentée par la République dominicaine, avec l'appui de 17 États
membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'absence d'instrument international uniforme sur les droits des passagers laisse un vide juridique qui nuit à la confiance et à l'équité dans le système mondial de transport aérien. Bien que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ait défendu des principes fondamentaux, leur nature non contraignante a conduit à l'existence de systèmes incohérents.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à reprendre et intensifier les débats sur la protection des droits des passagers en vue de promouvoir la coopération internationale et de progresser de manière coordonnée vers l'adoption de normes communes qui garantiront une protection efficace.

<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 sociétal pour tous</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les actions proposées pourraient être mises en œuvre avec des ressources provenant du budget ordinaire ou des ressources extrabudgétaires allouées à la protection des droits humains et aux initiatives de sécurité.
<i>Références :</i>	<i>Convention relative à l'aviation civile internationale (1944) (Convention de Chicago) OACI (2012). Rapport de la Onzième session du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/11), Montréal</i> <i>OACI (2013). Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), Montréal</i> <i>OACI (2015). Principes de base de l'OACI relatifs à la protection des consommateurs dans le transport aérien, Montréal</i> <i>Union européenne (2004). Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004</i>

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 Les droits protégeant les passagers sont très variables au sein du système de l'aviation civile internationale. Si certains États ont élaboré des cadres réglementaires solides, comme le règlement (CE) n° 261/2004 de l'Union européenne, d'autres ne disposent pas de dispositions spécifiques ou suivent des approches morcelées. Il est déjà advenu que le niveau de protection des passagers variait en fonction du pays de départ ou d'arrivée, ce qui est incompatible avec les principes d'équité, de prévisibilité et de sécurité qui devraient régir le transport aérien international.

1.2 Il n'est pas toutefois facile de s'assurer que tous les passagers bénéficient des mêmes droits et de la même protection, et c'est la raison pour laquelle cette question a été soulevée dans plusieurs forums de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'absence d'un instrument international à même d'apporter de la cohérence dans la réglementation relative aux droits des passagers laisse un vide juridique qui nuit à l'équité et à la confiance des consommateurs dans le système du transport aérien mondial. Il en résulte que les États qui ne disposent pas de ressources ou d'une structure institutionnelle dans ce domaine sont lésés, car ils n'ont pas de guide pratique à suivre, ce qui rend les passagers vulnérables et incertains quant à leurs droits. Cet état de fait est évident dans certaines situations quotidiennes comme des annulations, des retards et des refus d'embarquement qui soulignent l'importance de reprendre le dialogue en vue de mettre un place un cadre uniforme qui garantisse les droits au niveau mondial.

1.3 L'OACI a encouragé les bonnes pratiques par le biais de ses *Principes de base relatifs à la protection des consommateurs* (2015), mais la nature non contraignante de ces principes limite leur adoption effective. En outre, l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) (1944) établit comme l'un de ses principaux objectifs d'« assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier », la protection des passagers étant essentielle à la sécurité, la légitimité et l'équité du système.

1.4 L'absence d'instrument est particulièrement préjudiciable aux États pauvres qui peinent à concevoir des cadres juridiques adéquats et n'ont pas un accès égal à la justice (ATConf/6, 2013).

1.5 C'est pourquoi les pays s'accordent à dire que les règles fragmentaires existantes créent à la fois des lacunes et des chevauchements juridiques qui entravent la mise en œuvre effective des droits des passagers. Pour résoudre ce problème, il a été suggéré que l'OACI joue un rôle plus actif dans l'élaboration de normes juridiques et de lignes directrices harmonisées pouvant servir de référence commune aux États et à l'ensemble des parties prenantes du secteur (OACI, 2013).

2. ANALYSE

2.1 Il conviendrait de renforcer la coopération internationale et d'harmoniser davantage les normes par le biais de mécanismes multilatéraux qui faciliteront le partage de meilleures pratiques, la promotion de formations techniques et l'établissement progressif d'un consensus sur la protection des passagers. Une telle approche par étapes contribuerait à jeter les bases d'une action plus solide et mieux coordonnée à l'avenir.

2.2 Compte tenu de ce qui précède, la République dominicaine propose que l'OACI reprenne et intensifie les discussions sur la protection des droits des passagers en vue d'identifier des possibilités d'améliorer l'harmonisation et l'efficacité des cadres réglementaires nationaux et internationaux.

2.3 Priorité devrait être donnée à la création de forums techniques spécialisés afin de consolider les lignes directrices opérationnelles existantes qui peuvent servir de guide aux États et de favoriser la coopération technique et le partage d'expériences entre les États membres afin de promouvoir une approche graduée et coordonnée qui renforce la protection des passagers.

2.4 Ces travaux auront un effet bénéfique sur la prévisibilité, l'équité et la confiance dans le transport aérien international, conformément aux objectifs de la convention de Chicago et au mandat de l'OACI de promouvoir un développement sûr, ordonné et équitable de l'aviation civile internationale.

3. CONCLUSION

3.1 La reprise et l'intensification des discussions techniques et politiques au sein de l'OACI représentent une étape stratégique essentielle en vue de garantir l'équité, la prévisibilité et la légitimité du système mondial de transport aérien. Si les recommandations existantes sont précieuses, un approfondissement des discussions multilatérales contribuera à combler les lacunes structurelles et à créer une base plus solide pour les initiatives à venir en matière de protection des passagers.

3.2 Vu l'absence d'instrument international établissant des dispositions normalisées en matière d'indemnisation et d'assistance, le chemin à parcourir reste long en matière de protection des droits des passagers. Par conséquent, l'Assemblée est invitée à reprendre et à intensifier les discussions sur cette question en priorité, dans le but de promouvoir la coopération et de progresser de manière coordonnée vers des normes communes qui garantiront une protection efficace de tous les utilisateurs du transport aérien international.