



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

RAPPORT D'ÉTAPE SUR LA RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE
DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte de l'avancement des travaux effectués par l'OACI dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien international depuis la 40^e session de l'Assemblée. Elle fait le point sur les travaux visant à régler les préoccupations restantes afin de pouvoir avancer vers l'élaboration d'une Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes et la résolution des questions nouvelles concernant les services de fret aérien et l'accroissement de l'exploitation internationale d'aéronefs sans pilote. Des informations sont aussi fournies sur les efforts déployés par l'Organisation pour faire mieux comprendre les avantages de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché. Compte tenu des résultats des travaux en cours du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), le plan des travaux futurs de l'Organisation met l'accent, entre autres, sur l'achèvement de l'élaboration de la Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, l'examen de la nécessité d'élaborer un accord international autonome relatif à la libéralisation des services de fret aérien, et la réalisation d'une évaluation approfondie du besoin d'élaborer la réglementation économique de l'exploitation internationale des systèmes d'aéronef sans pilote.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) entériner le plan des travaux de l'Organisation figurant au paragraphe 3 ;
- b) tenir compte des informations contenues dans la présente note lors de la mise à jour de la résolution A40-9 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique — <i>Développement économique du transport aérien</i> . |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités de l'OACI visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien (TRAF), selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2023-2025 de l'Organisation. |

| | |
|---------------------|---|
| <i>Références :</i> | Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) Doc 10139, <i>40^e session de l'Assemblée. Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2019</i> <i>Rapport de la Commission économique</i> A41-WP/17-EC/7, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI |
|---------------------|---|

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A40-9 de l'Assemblée a demandé au Conseil, entre autres, « de régler les préoccupations restantes afin de pouvoir avancer vers l'élaboration d'une Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, qui vise à libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens sur une base multilatérale, conformément à la *Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation¹ du transport aérien international*, et d'entreprendre des travaux supplémentaires pour mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché, de façon que l'on puisse approfondir la réflexion sur l'élaboration d'une approche multilatérale en temps opportun ».

1.2 Les travaux découlant de la Résolution concernant la Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes ont été confiés au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), qui relève du Comité du transport aérien (ATC), tandis que la tâche consistant à faire mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché a été entreprise par le Secrétariat de l'OACI. La présente note rend compte de l'avancement des travaux de l'ATRP et du Secrétariat de l'OACI et décrit le plan des travaux futurs de l'Organisation dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien international.

2. PROGRÈS ACCOMPLIS RELATIVEMENT AUX TÂCHES

2.1 **Projet de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes (projet de Convention).** L'ATRP a tenu deux réunions virtuelles informelles le 29 juin et le 7 octobre 2021 pour examiner les préoccupations restantes en ce qui concerne l'avancement des travaux d'élaboration d'un projet de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes. Pour garantir l'efficacité et l'efficience des débats, le Groupe d'experts a créé cinq petits groupes de discussion régionaux qui se sont penchés sur : i) les avantages et les inconvénients (faisabilité/attractivité) de l'établissement d'une Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes ; ii) le problème des « resquilleurs » et des « mauvais acteurs » ; iii) les questions sociales et liées au travail ; iv) la concurrence loyale et les questions connexes ; et v) la supervision réglementaire. Les conclusions de ces réunions informelles et des petits groupes de discussion ont fourni une bonne base pour les délibérations du Groupe d'experts lors de sa seizième réunion.

2.2 Lors de sa seizième réunion tenue en mode virtuel (du 11 au 14 avril 2022), l'ATRP a axé ses débats sur le projet de Convention et a passé en revue ce document. Le Groupe d'experts a par la suite convenu de la nécessité de poursuivre des discussions approfondies sur les préoccupations et a conclu qu'il avait l'intention de maintenir l'engagement et l'enthousiasme déjà suscités en continuant les discussions sur les travaux dans le cadre d'un groupe de travail, afin de résoudre les préoccupations restantes, l'objectif étant de faire davantage progresser les tâches.

2.3 **Mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché.** Conformément à la résolution A40-9, l'OACI s'est employée à améliorer le dialogue et l'échange d'informations entre les États et le secteur sur la libéralisation de l'accès au marché des services aériens de passagers et de fret, dans le cadre de divers forums, notamment la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) et d'autres rencontres consacrées au transport aérien. Ces initiatives ont contribué à mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation de l'accès au marché, en particulier dans le domaine des services de fret aérien. Il a été estimé de façon constante qu'étant donné les caractéristiques distinctes des opérations de fret aérien et le

¹ [Vision à long terme de l'OACI](#)

nombre croissant d'exploitants mondiaux du secteur de la livraison express, qui possèdent des plaques tournantes dans différents pays, les services de fret aérien requièrent une plus grande liberté commerciale et un traitement orienté vers les affaires, afin de pouvoir répondre aux besoins de l'industrie mondiale du fret aérien.

2.4 L'expérience des opérations de fret aérien durant la pandémie de COVID-19 confirme les vues exprimées au paragraphe 2.3 ci-dessus. Par conséquent, lors de sa seizième réunion, l'ATRP a examiné cette question et a reconnu le rôle essentiel joué par les services de fret aérien pendant la pandémie COVID-19 et le fait que la hausse de la demande de services de fret aérien se poursuivra en raison de l'expansion croissante des activités de commerce électronique. Le Groupe d'experts a décidé de créer un groupe de travail chargé de déterminer s'il existe suffisamment de raisons pour recommander à l'ATC d'envisager l'élaboration d'un accord international spécifique visant à faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien.

2.5 **Réglementation économique de l'exploitation internationale des aéronefs sans pilote.** L'utilisation croissante d'aéronefs sans pilote à travers les frontières est devenue une question émergente qui a suscité l'intérêt de l'Organisation, en ce qui concerne notamment la nécessité de déterminer si des orientations économiques seraient requises pour cette exploitation dans un avenir proche. La question a été examinée lors de la dernière réunion de l'ATRP et beaucoup de membres se sont déclarés favorables à ce que l'on fasse avancer cette tâche, en gardant à l'esprit que l'exploitation d'aéronefs sans pilote dans le transport aérien commercial international demeure relativement nouvelle et que les règlements techniques y afférents n'ont pas encore été entièrement élaborés.

3. TRAVAUX FUTURS

3.1 L'Organisation entend continuer à travailler de concert avec les États membres à établir et à promouvoir de bonnes pratiques et gouvernance réglementaires en matière de transport aérien international, notamment la modernisation et l'harmonisation des approches réglementaires des États membres, tout en favorisant la mise en œuvre de la *Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international*, à mesure que l'industrie se remet des effets sans précédent de la pandémie de COVID-19. Compte tenu des travaux en cours de l'ATRP et du Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI, les travaux futurs de l'Organisation mettront l'accent sur les tâches énumérées ci-après.

3.2 **Libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens.** En s'appuyant sur l'engagement et l'enthousiasme déjà suscités par l'ATRP en matière d'élaboration d'un projet de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, il conviendrait de poursuivre les travaux visant à résoudre les préoccupations restantes relatives aux « considérations sociales et liées au travail, à la concurrence loyale et aux questions connexes, et à la supervision réglementaire », en vue de mettre au point ce projet de Convention. Une fois que le Conseil aura approuvé le projet de Convention, la préparation de l'instrument pour signature s'effectuera conformément au processus et aux procédures qui s'appliquent, notamment au processus d'examen obligatoire par le Comité juridique. La conclusion des travaux sur ce projet de Convention constituerait un important pas en avant dans le processus de libéralisation du transport aérien international.

3.3 **Mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché.** L'Organisation poursuivra ses efforts visant à mieux comprendre les avantages et les enjeux de la libéralisation de l'accès au marché, afin de pouvoir envisager davantage l'élaboration d'une approche multilatérale au moment opportun. L'appui de l'ATRP serait sollicité pour garantir une exécution plus structurée de cette tâche en vue d'optimiser et de faciliter sa réalisation. Une

approche multilatérale de la libéralisation du transport aérien international, notamment l'échange de droits de trafic sur une base multilatérale, reste une ambition de l'Organisation.

3.4 Étant donné que l'une des conclusions de la seizième réunion de l'ATRP était *la nécessité d'établir si des raisons suffisantes justifient de recommander au Comité du transport aérien l'élaboration d'un accord international spécifique visant à faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien*, l'Organisation déterminerait s'il existe assez de raisons de poursuivre cette tâche.

3.5 **Réglementation économique de l'exploitation internationale des aéronefs sans pilote.** Compte tenu de la probabilité que des orientations économiques soient nécessaires pour l'exploitation internationale d'aéronefs sans pilote dans un avenir proche, l'Organisation entreprendrait la tâche consistant à effectuer des évaluations et des analyses approfondies pour déterminer s'il est nécessaire d'élaborer des éléments indicatifs sur la réglementation économique de l'exploitation internationale d'aéronefs sans pilote et d'échanger des informations et des pratiques optimales sur les questions de réglementation économique des aéronefs sans pilote entre les États membres.

3.6 **Clause type sur les mesures sanitaires pour les accords sur les services aériens.** Dans la recommandation n° 14 de son rapport, l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) a encouragé les États à mettre en place des couloirs sanitaires pour pallier le problème de la fermeture des frontières par les États en raison de la COVID-19. Afin de remplacer les dispositions relatives aux couloirs sanitaires et de créer un cadre bilatéral et multilatéral plus résilient pour harmoniser les règles sanitaires, l'Organisation entreprendrait d'élaborer une clause type sur les mesures/protocoles sanitaires dans les accords bilatéraux ou multilatéraux sur les services aériens.

3.7 **Politiques économiques sur la durabilité de l'aviation.** Alors que des efforts sont faits pour que le secteur aérien se remette des effets sans précédent de la pandémie de COVID-19, les discussions se multiplient sur la nécessité pour l'aviation de renforcer la durabilité de ses activités. L'Organisation étudierait la possibilité d'élaborer une politique économique visant à améliorer la durabilité de l'aviation.