



ASSEMBLÉE – 41^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

ACTIVITÉS FUTURES DE L'OACI RELATIVEMENT AUX QUESTIONS ÉCONOMIQUES

(Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Aujourd'hui, l'aviation internationale est un secteur qui fait face, comme jamais auparavant, à de multiples difficultés liées à la reprise, à la résilience et à la durabilité. Dans cette optique, il convient de s'assurer que les différents comités, groupes d'experts et organes de travail de l'OACI sont suffisamment coordonnés pour veiller à l'efficacité des politiques transversales et à la prise en compte complète des perspectives économiques à long terme du système de transport aérien.

La présente note contient des exemples de domaines de politique couverts par les groupes d'experts de l'OACI, qui devraient être reflétés dans les travaux de la Commission économique et du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), comme la facilitation, l'environnement, la sécurité, la sûreté et d'autres domaines pertinents. Elle invite l'OACI à veiller à ce que ses travaux soient menés de manière collaborative dans tous les domaines.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI d'établir des interactions judicieuses entre les différents comités, groupes d'experts et organes de travail au sein de l'Organisation pour s'assurer que leurs domaines d'action sont correctement pris en compte dans les travaux économiques de l'OACI et vice-versa ;
- b) encourager les États à veiller à ce que les règlements nationaux sur le transport aérien reflètent et complètent les priorités clés de l'OACI. L'Organisation devrait mettre à jour ses orientations dans ces domaines, y compris les modèles d'accord sur les services aériens.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique : <i>Développement économique du transport aérien.</i>
---------------------------------	---

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

<i>Incidences financières :</i>	La présente note de travail n'a aucune incidence financière.
<i>Références :</i>	

1. DIFFICULTÉS CLÉS DE L'AVIATION INTERNATIONALE

1.1 Aujourd'hui, le secteur de l'aviation internationale est touché, comme jamais auparavant, par de multiples difficultés liées à la reprise, à la résilience et à la durabilité. Ces questions sont d'une importance capitale pour le développement économique continu de l'aviation et sa capacité à servir de moteur de connectivité entre les États, au profit des passagers et des entreprises du monde entier, agissant comme un tremplin à la prospérité. La question de la perception de l'aviation par le public est également importante, en particulier du point de vue de la durabilité. L'aviation doit jouer un rôle plus proactif pour se voir accorder, aux yeux du public, son « permis de croissance » en tenant compte de l'impératif de durabilité. En outre, la résilience du système de l'aviation est confrontée à un certain nombre de menaces. La résilience dans ce sens couvre non seulement la capacité continue de l'aviation à offrir connectivité, choix et valeur aux passagers, mais aussi la résilience du secteur de l'aviation lui-même. La guerre d'agression russe contre l'Ukraine nous rappelle que les conflits ont des effets négatifs importants sur le système d'aviation mondial. De plus, la pandémie de COVID-19 n'est pas encore terminée et la connectivité de certaines régions s'en trouve fortement réduite.

2. ADAPTATION DES ACTIVITÉS DE L'OACI AUX NOUVELLES RÉALITÉS

2.1 Dans cette optique, il est opportun de se demander si les différents comités, groupes d'experts et organes de travail de l'OACI sont suffisamment coordonnés pour garantir l'efficacité des politiques transversales et la prise en compte effective des perspectives économiques à long terme du système de transport aérien.

2.2 À court terme, la vitesse à laquelle le secteur sortira de la pandémie de COVID-19 dépendra à la fois des mesures prises pour aider ce dernier à s'adapter à la possibilité de la récurrence de défis de santé publique, et de la situation économique générale. L'OACI est déjà active dans plusieurs de ces domaines et il est nécessaire de continuer de relier adéquatement les travaux menés par les divers organes techniques de l'OACI portant sur les aspects économiques des restrictions imposées.

2.3 À plus long terme, il existe de multiples domaines de politique couverts par différents groupes d'experts, qui devraient également être reflétés dans les travaux de la Commission économique et de l'ATRP, comme la facilitation, l'environnement, la sécurité, la sûreté et d'autres domaines pertinents. À cet égard, les organes de l'OACI devraient encourager la réflexion et les échanges sur les domaines dans lesquels les politiques et directives économiques de l'OACI pourraient contribuer concrètement à la réalisation d'autres objectifs stratégiques. Par exemple, les modalités économiques liées au déploiement de carburants d'aviation durables constituent un sujet de débat important à l'OACI, compte tenu de l'ampleur des investissements en jeu à différents niveaux de la chaîne de valeur. De même, les considérations économiques liées à la facilitation des passagers et du fret sont un autre exemple de collaboration potentielle entre différents volets de l'OACI.

3. MESURES

L'Assemblée est invitée à :

- a) demander à l'OACI d'établir les interactions nécessaires entre les différents comités, groupes d'experts et organes de travail au sein de l'Organisation pour s'assurer de la prise en compte effective de leurs domaines d'action dans les travaux économiques de l'OACI et vice-versa ;
- b) encourager les États à veiller à ce que les règlements nationaux sur le transport aérien reflètent et complètent les priorités clés de l'OACI. L'Organisation devrait mettre à jour ses orientations dans ces domaines, y compris les modèles d'accord sur les services.

— FIN —