



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION ÉCONOMIQUE

#### Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

#### FAIRE EN SORTE QUE LES ACCORDS SUR LES SERVICES AÉRIENS CONTINUENT DE FOURNIR UN CADRE PRÉVISIBLE PENDANT LES CRISES AYANT DES RÉPERCUSSIONS SUR L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne et des États qui en sont membres<sup>1</sup>, ainsi que d'autres États qui sont membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>, et par les États-Unis d'Amérique)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La plupart des services aériens internationaux sont régis par des accords sur les services aériens bilatéraux ou multilatéraux entre États ou groupes régionaux d'États. Ces accords sont donc très importants dans tout débat sur l'atténuation des crises et la relance des transports aériens.

Plusieurs facteurs jouent un rôle important dans le maintien de la circulation aérienne pendant une crise et le retour « à la normale » après la crise, y compris les accords sur les services aériens, qui sont indispensables aux transports aériens internationaux, car ils constituent un cadre prévisible dans lequel les transporteurs aériens peuvent exercer leur activité et assurer la prestation de services aériens à l'avenir.

Il est recommandé dans la présente note de travail de demander au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) d'élaborer des directives fondées sur les principes qui sont énoncés au paragraphe 5.3, afin que les États disposent de la souplesse nécessaire pour ajuster provisoirement leurs obligations internationales tout en garantissant l'intégrité des accords sur les services aériens.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à prier le Conseil de l'OACI et ses organes de travail, en particulier l'ATRP, d'élaborer des directives fondées sur les principes énoncés au paragraphe 5.3.

<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>	Aucune
<i>Références :</i>	

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

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

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international est hautement vulnérable aux chocs et aux crises mondiales. Que ce soit la guerre du Golfe de 1991, les crises financières de 1997 et de 2008, les attentats du 11 septembre, les catastrophes naturelles, la pandémie de COVID-19 ou la guerre d'agression lancée par la Russie contre l'Ukraine, les perturbations ont toujours été considérables.

1.1 La plupart des services aériens internationaux sont régis par des accords sur les services aériens bilatéraux ou multilatéraux entre États ou groupes régionaux d'États. Ces accords présentent donc un grand intérêt pour tout débat relatif à l'atténuation des crises et à la reprise du transport aérien.

1.2 Il est recommandé, dans la présente note, de réduire au minimum toutes les restrictions mises en place en cas de crise mais les questions relatives à la conciliation de telles restrictions avec les prescriptions des accords sur les services aériens sont soulignées. La présente note met particulièrement l'accent sur les enseignements retenus de la pandémie de COVID-19, qui a infligé un choc d'une ampleur extraordinaire au système de l'aviation internationale.

## 2. EXPÉRIENCE RETENUE DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

2.1 Face à la pandémie de COVID-19, les États du monde entier ont réagi de nombreuses manières différentes et imposé aux passagers des restrictions visant les voyages. Parmi les mesures prises, on peut citer les quarantaines à l'arrivée, l'obligation de présenter le résultat d'un test ou une preuve de vaccination, des interdictions d'entrée sur le territoire et des confinements généraux. Ces différentes restrictions ont contribué à la très importante chute du trafic aérien international.

## 3. OBLIGATIONS INTERNATIONALES

3.1 Ainsi que le prévoit la Convention relative à l'aviation civile internationale datée du 7 décembre 1944 (*Convention de Chicago*), un État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit de déterminer quels services aériens internationaux peuvent être exploités à destination de son territoire ou depuis celui-ci. En général, les droits correspondants sont échangés par l'intermédiaire de accords sur les services aériens, qui visent à établir un cadre juridique et établir des garanties en matière de services aériens. Parmi les droits conférés par ces traités, figure souvent le droit d'imposer aux passagers des règles à l'entrée.

3.2 Le principe de réciprocité est un aspect essentiel des accords sur les services aériens. En effet, si une partie limite unilatéralement des droits de circulation convenus au niveau bilatéral, cela constitue une violation claire de ses obligations internationales, sauf bien sûr si les dispositions de l'accord sur les services aériens autorisent une telle action.

## 4. POURSUITE OU REPRISE DU TRAFIC AÉRIEN

4.1 Les facteurs ci-après jouent un rôle important dans le maintien du trafic aérien pendant une crise, puis dans le retour « à la normale » après cette crise :

- Les compagnies aériennes et non les gouvernements sont les mieux placées pour décider, éventuellement au jour le jour, des mesures à prendre pour adapter leur capacité en vue de

répondre à la demande, tout en garantissant la santé des passagers. Selon le même principe, à la fin d'une « période de crise », autoriser les compagnies aériennes à décider comment et quand augmenter leurs activités faciliterait le retour « à la normale ».

- Les restrictions visant l'entrée des passagers, si on les compare notamment aux « interdictions de vol » sont conformes à la politique de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), puisque le maintien de liaisons directes permet aux autorités sanitaires de suivre les flux de voyageurs. Le maintien de vols directs contribue au meilleur fonctionnement des systèmes de suivi et de localisation en cas de pandémie, alors que les interdictions de vol sont à l'origine d'itinéraires indirects qui rendent la localisation bien plus difficile.

## 5. PRINCIPES RECOMMANDÉS

5.1 Il faudrait reconnaître que, face à la soudaine explosion d'une crise de grande ampleur, un État peut avoir besoin d'agir rapidement et avec détermination. Ainsi, il peut être difficile à un État de s'acquitter de toutes ses obligations au titre des accords sur les services aériens en vigueur.

5.2 Les accords sur les services aériens sont indispensables au transport aérien international, car ils créent un cadre prévisible, dans lequel les transporteurs aériens peuvent exercer leur activité et assurer la prestation de services aériens à l'avenir.

5.3 Afin que les États puissent agir avec souplesse dans l'application de restrictions tout en garantissant l'intégrité des accords sur les services aériens, il est recommandé de demander à l'ATRP d'établir des directives fondées sur les principes ci-après :

- Tout d'abord, les parties à un accord sur les services aériens devraient s'efforcer de trouver une solution qui perturbe le moins possible l'application de cet accord.
- La mise en place immédiate de restrictions, quelles qu'elles soient, notamment au nom de la santé publique, ne devrait être autorisée qu'en dernier recours.
- Un État qui demande à appliquer des restrictions, quelles qu'elles soient, devrait veiller à consulter les autres parties si elles le demandent. Dans le cadre des éventuelles consultations, l'État devrait expliquer les motifs de chaque restriction et promouvoir une coopération élargie en vue de l'atténuation des effets de la crise.
- Les parties devraient faire en sorte que les restrictions soient assorties d'une date d'extinction ou de révision et veiller à mener des consultations au sujet de toute prorogation qui serait demandée.
- Les restrictions ne devraient être imposées que tant qu'elles sont rendues strictement nécessaires par la crise et l'intention commune devrait toujours être de revenir à un fonctionnement normal dès que possible.
- Étant donné qu'il est important d'expliquer la logique sous-tendant toute restriction, les compagnies aériennes devraient être informées clairement et en toute transparence de ce qui rend nécessaire la limitation de leurs activités et des mesures qu'elles doivent prendre pour faciliter le retour à la normale.
- Toutes les mesures prises doivent l'être en toute transparence et sans discrimination, en tenant dûment compte de la nécessité de maintenir, pendant la crise, l'accès aux services de base indispensables à la prestation de services aériens (notamment des locaux adéquats pour les équipages et d'autres services d'aéroport).

- Enfin, les parties devraient définir une stratégie de sortie qui permette de retrouver un fonctionnement normal en se fondant sur des critères objectifs, en vue de la relance des services aériens. Ainsi, les compagnies aériennes et les passagers pourraient planifier leurs activités futures en toute confiance.