



A41-WP/637  
EC/44  
1/10/22

## **ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

### **COMMISSION ÉCONOMIQUE**

#### **PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 35 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur le point 35 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission économique pour examen.

**Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique*****Mesures destinées à faire face à l'impact de la pandémie de COVID-19***

35.1 Dans la note WP/11, le Conseil a présenté les mesures économiques et financières pour faire face à l'impact de la pandémie de COVID-19, sur la base des orientations de l'OACI et des recommandations du Groupe de travail du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021). L'Assemblée a été invitée à approuver le programme des travaux de l'Organisation et à tenir compte des informations contenues dans la présente note pour 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.

35.2 Dans la note WP/171, 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 les États-Unis d'Amérique, ont souligné l'importance des accords sur les services aériens bilatéraux ou multilatéraux pour le transport aérien international, 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 note de travail de demander au Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) d'élaborer des directives fondées sur les principes proposés, afin que les États puissent agir avec souplesse dans l'application de restrictions tout en garantissant l'intégrité des accords sur les services aériens.

35.3 Dans la note WP/402, la République dominicaine expose son expérience dans la relance rapide, sûre, fiable et durable des vols internationaux et la reprise du tourisme après la pandémie de COVID-19. Dans cette note, il est recommandé de promouvoir au sein des États membres de l'OACI les orientations sur les mesures économiques et financières visant à réduire les incidences de la pandémie au moment où le secteur se remet de l'impact de la pandémie de COVID-19.

35.4 Dans la note WP/317, Oman a proposé l'élaboration, à l'intention des autorités de l'aviation civile des États membres, des autorités de gestion des aéroports, des autorités chargées de percevoir les redevances et des autres parties prenantes réglementaires concernées, d'un document d'orientation stratégique pratique, qui serait activé lors de pandémies et crises mondiales en vue de faire face aux défis économiques pour assurer la durabilité du secteur mondial du transport aérien. Il était expliqué dans la note que le document d'orientation stratégique normaliserait les modèles d'appui dans le secteur.

35.5 Dans la note WP/411, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui du Panama et de la République dominicaine, a détaillé les mesures qu'il avait prises pour aider son secteur du transport aérien à se relever de l'impact de la pandémie de COVID-19. La note indiquait que ces mesures étaient basées sur les orientations en matière de mesures économiques et financières élaborées par l'OACI pour atténuer l'impact de l'épidémie de coronavirus sur l'aviation.

---

<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.

35.6 Dans la note WP/511, l'Indonésie a fourni des informations sur l'importance du rôle du tourisme dans le rétablissement de l'infrastructure de son aviation au sortir de la pandémie de COVID-19. La note mettait en avant le modèle de tourisme créatif, mis au point localement, la dépendance de l'aviation à l'égard du secteur du tourisme, et la contribution qu'elle apporte à ce secteur (avec l'utilisation de l'hydravion) et à l'assise économique de l'Indonésie.

35.7 Au cours de son examen des mesures économiques et financières élaborées sur la base du rapport de la CART de l'OACI pour faire face à l'impact de la pandémie de COVID-19, présentées dans la note WP/11, la Commission est convenue de l'utilité de ces mesures, qui sont complètes et équilibrées. Tout en encourageant les États à adopter les sept principes clés identifiés lorsqu'ils apportent une aide économique et financière à leur industrie du transport aérien, elle a demandé que ces principes soient actualisés en fonction des nouveaux enjeux qui se font jour. La Commission a par conséquent approuvé le programme des travaux de l'Organisation visant à soutenir la relance efficace et en toute sécurité du secteur et à favoriser sa résilience économique face aux défis futurs.

35.8 La Commission a estimé que la proposition avancée dans la note WP/171 serait utile pour éviter que le transport aérien international ne subisse, lors de futures crises, l'impact dévastateur de la pandémie de COVID-19. Elle a noté que, comme cela est présenté dans la note WP/13, l'examen du modèle d'accord OACI sur les services aériens (TASA) en vue d'y inclure une clause type sur les mesures sanitaires afin de conférer aux États la latitude voulue pour imposer des mesures réglementaires, faisait partie du programme des travaux futurs de l'Organisation et elle a donc demandé que les principes proposés au paragraphe 5 de la note WP/171 soient examinés par l'ATRP. Deux États ont toutefois fait observer que les principes proposés n'étaient pas pratiques et pouvaient être de nature à créer de la discrimination.

35.9 La Commission a pris note de la proposition présentée dans la note WP/317, relative à l'élaboration d'un document d'orientation stratégique devant permettre aux États de relever les défis économiques et de normaliser les modèles d'appui, ainsi que de l'adhésion au contenu de cette note. Elle a toutefois exprimé l'avis selon lequel les orientations de l'OACI relatives aux mesures économiques et financières présentées dans la note WP/11 avaient la même finalité que la proposition avancée dans la note WP/317.

35.10 La Commission a noté avec intérêt l'information présentée dans les notes WP/402, WP/411 et WP/511 concernant l'expérience du redémarrage des services de transport aérien de passagers sur les marchés du transport aérien des États dans l'après-pandémie de COVID-19. Elle s'est également déclarée en faveur de la proposition relative à la promotion de l'utilisation des orientations de l'OACI sur les mesures économiques et financières, comme cela avait été recommandé à la réunion ATRP/16.

### ***Libéralisation et accords internationaux de l'OACI***

35.11 Dans la note WP/13, le Conseil a présenté un rapport d'étape sur l'avancement de l'élaboration d'un projet de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes; les questions nouvelles concernant les services de fret aérien; l'accroissement de l'exploitation internationale d'aéronefs sans pilote; et 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. L'Assemblée a été invitée à approuver le programme des travaux de l'Organisation visant à faire avancer la libéralisation du transport aérien international.

35.12 Dans la note WP/322, le Chili, avec l'appui de 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)<sup>3</sup>, a présenté des mesures destinées à évaluer l'effet de la signature de nouveaux accords sur les services aériens dans le cadre d'une politique de libéralisation et d'ouverture du ciel, lequel est mis en évidence par l'accroissement de la demande de trafic et par les profits générés dans le secteur du transport aérien et dans les marchés connexes. Dans cette note, il était demandé au Conseil d'élaborer des orientations méthodologiques normalisées devant permettre aux États d'évaluer les avantages et gains à attendre de la signature d'accords de libéralisation.

35.13 La note WP/372, présentée par le Chili, avec l'appui de 16 États membres de la CLAC<sup>4</sup>, et avec le parrainage de l'Association internationale du fret aérien (TIACA), a rendu compte de l'expérience des États membres de la CLAC pendant la pandémie de COVID-19, avec la création d'un outil simple et efficace en dehors des cadres réglementaires existants des États membres, visant à faciliter les vols de fret jusqu'à la septième liberté, cette initiative ayant pris la forme d'un protocole d'accord. La note invitait l'Assemblée à promouvoir l'élaboration d'un accord international spécifique afin de permettre une plus grande souplesse dans l'octroi de droits de trafic aux services de fret aérien, compte tenu des caractéristiques uniques de ce marché.

35.14 La note WP/100, présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne et de ses États membres, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et avec le parrainage de la TIACA, a expliqué la nécessité que les différents comités, groupes d'experts et organes de travail de l'OACI soient 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. La note encourageait les États à veiller à ce que les règlements nationaux sur le transport aérien reflètent et complètent les priorités clés de l'OACI, et invite celle-ci à mettre à jour ses orientations dans ces domaines.

35.15 Dans la note WP/164, le Qatar a présenté sa position sur l'importance d'établir une convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, compte tenu notamment des difficultés financières que vivent ces dernières dans le monde entier en raison des problématiques commerciales et opérationnelles découlant de la pandémie de COVID-19. Dans la note, le Groupe ATRP était prié instamment de résoudre les préoccupations restantes et de progresser davantage dans cette tâche.

35.16 La note WP/166, présentée par le Qatar, avec le parrainage de la TIACA et de l'Union postale universelle (UPU), a souligné la façon dont la pandémie a renforcé les différences de conditions de fonctionnement des services de fret par rapport à celles des services passagers, tandis que les services de fret aérien ont également montré leur rôle vital en termes d'avantages économiques et pour le transport de marchandises médicales. La note exprimait le souhait que le Groupe ATRP poursuive sa réflexion, notamment par l'intermédiaire d'un groupe de travail, afin de déterminer s'il est suffisamment justifié d'élaborer un accord international spécifique pour promouvoir le développement et faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien.

35.17 Dans la note WP/409, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de la République dominicaine, du Panama et des États membres de la CLAC, et avec le parrainage de la TIACA, a décrit les avantages découlant de la signature d'un instrument multilatéral régional, qui a permis aux

<sup>3</sup> Aruba, Belize, Brésil, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>4</sup> Aruba, Belize, Brésil, Colombie, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

compagnies aériennes de fret de fonctionner de manière optimale avec des droits de trafic allant jusqu'à la septième liberté de l'air pendant la pandémie de COVID-19. La note priait instamment l'OACI de promouvoir la libéralisation du fret par le biais d'un accord multilatéral entre ses États membres, compte tenu des nombreux avantages que l'on peut en attendre.

35.18 Dans la note d'information WP/223, 19 États membres<sup>5</sup> du Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) ont présenté un aperçu des initiatives en cours qui amélioreront le transport aérien dans la région, telles que la mise en œuvre du Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA), le renforcement des capacités réglementaires et institutionnelles des institutions de l'aviation civile et l'amélioration de l'efficacité de la navigation aérienne.

35.19 La Commission a examiné le rapport du Conseil présenté dans la note WP/13, a pris note de l'avancement des travaux effectués par l'OACI dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien international depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée et a entériné, en principe, la proposition de programme des travaux de l'Organisation visant à faire avancer la libéralisation du transport aérien international. Des vues ont été exprimées sur les tâches en cours de l'ATRP, notamment : 1) examiner les sujets de préoccupation restants (tels que les considérations relatives à la main-d'œuvre et les questions sociales, la juste concurrence et les questions connexes, et la supervision réglementaire) dans l'élaboration d'une convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes ; 2) examiner la nécessité d'élaborer un accord international distinct pour la libéralisation des services de fret aérien ; et 3) effectuer une évaluation en profondeur de la nécessité de travailler sur la réglementation économique des vols internationaux des systèmes d'aéronefs non habités, entre autres. Les délégations se sont largement exprimées en faveur de la poursuite des travaux de l'ATRP sur ces tâches tandis que l'Organisation continue de déployer des efforts pour faire mieux comprendre les avantages de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché.

35.20 La Commission a fait sienne la proposition présentée dans la note WP/100 relative à l'établissement d'interactions judicieuses entre les différents comités, groupes d'experts et organes de travail au sein de l'Organisation pour s'assurer que les aspects économiques sont correctement pris en compte dans les travaux futurs de l'OACI. La Commission a également accueilli favorablement la proposition visant à encourager les États à veiller à ce que les règlements nationaux sur le transport aérien reflètent et complètent les priorités et orientations clés de l'OACI, qui devraient être actualisées périodiquement.

35.21 La Commission s'est exprimée en faveur de la proposition présentée dans la note WP/164, selon laquelle l'ATRP devrait poursuivre ses travaux en cours sur les derniers sujets de préoccupation afin de faciliter l'avancement de l'élaboration du projet de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, qui renforcerait la relance du secteur après l'impact de la pandémie de COVID-19. L'opinion a toutefois été exprimée que la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens ne devrait pas être menée isolément mais s'inscrire dans la libéralisation de l'accès au marché.

35.22 S'agissant des notes WP/166, WP/372, et WP/409, la Commission a noté l'information et l'expérience dont les États avaient fait part, ainsi que l'opinion exprimée en faveur d'une plus grande souplesse réglementaire et opérationnelle pour le fret aérien, que permettrait l'élaboration d'un accord

---

<sup>5</sup> Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Soudan, Zambie et Zimbabwe e.

international spécifique de libéralisation des services de fret aérien. La Commission a toutefois été d'avis que l'ATRP devrait poursuivre sa réflexion en cours en vue de déterminer s'il existe une justification suffisante pour élaborer un tel accord destiné à faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien, tel que cela est présenté dans la note WP/13.

35.23 En ce qui concerne la proposition présentée dans la note WP/322, les opinions étaient partagées sur l'élaboration d'orientations et d'outils spécifiques pour déterminer les avantages à attendre d'accords de libéralisation, dans l'esprit de la vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international. Certains États se sont prononcés en faveur de la proposition, mais la majorité a exprimé une préférence pour un échange d'expériences entre les États plutôt que pour l'élaboration d'orientations et d'outils. La Commission a donc demandé à l'OACI de dresser un compendium des efforts de libéralisation des États et de promouvoir sa vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international.

35.24 La Commission a accueilli avec intérêt l'information présentée dans la note WP/223 sur les initiatives engagées pour améliorer le transport aérien dans le COMESA.

#### *Protection des consommateurs*

35.25 Dans la note WP/447, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui du Panama et de la République dominicaine, a fait savoir qu'en raison de la pandémie de COVID-19, elle a inclus des mesures extraordinaires dans sa réglementation relative aux droits des passagers, destinées à renforcer la confiance des usagers dans le service de transport aérien public, afin de favoriser la reprise rapide, fiable, durable et en toute sécurité des vols internationaux si des situations d'urgence se présentaient. La note priait instamment l'OACI de continuer à élaborer des règlements en matière de protection des consommateurs dans le secteur du transport aérien, fournissant ainsi aux États membres des directives sur les mesures qui visent à protéger et à assister les passagers en situation d'urgence.

35.26 La Commission a examiné la note WP/447 et est convenue que l'OACI devrait continuer à améliorer les mesures destinées à renforcer la protection des consommateurs, notamment dans les situations d'urgence. Elle a noté que les principes de base de l'OACI relatifs à la protection des consommateurs constituaient un document évolutif, appelé à être affiné et amélioré périodiquement, compte tenu du caractère dynamique du secteur, et elle est donc convenue que la proposition présentée dans la note WP/447 serait examinée dans le cadre des principes de base de l'OACI par l'ATRP.