



A41-WP/670
P/65
5/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE SUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » ET SUR LES POINTS 34 ET 35 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission économique)

Le rapport ci-joint sur la partie « Généralités » et les points 34 et 35 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission économique.

Note.— Prière d'insérer la présente note en bonne et due place dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

RAPPORT DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. La Commission économique a tenu quatre séances entre le 27 septembre et le 7 octobre 2022.
2. M. Juliano Alcântara Noman (Brésil) a été élu président de la Commission lors de la première séance plénière de l'Assemblée. À sa première séance, la Commission a élu Mme Elisabeth Landrichter (Autriche) première vice-présidente et Mme Angie Ahmed A.M.Elyazzy (Égypte) deuxième vice-présidente.
3. Le secrétaire de la Commission était M. M. Khalifa Rahma, Directeur du transport aérien (ATB). Les secrétaires adjoints étaient M. P. Alawani, Chef de la Section du cadre de réglementation économique, et M. A. Sainarayan, Chef de la Section des données sur l'aviation et de l'analyse, relevant tous deux de la Direction du transport aérien (ATB), Développement économique. Les sous-secrétaires étaient Mme S. Chen, M. A. Combes, Mme J. Díaz de León Gómez, Mme R. Ismail et M. C. Robinson, tandis que M. Chaouki remplissait les fonctions d'attaché de liaison.

Ordre du jour et organisation des travaux

4. Les points renvoyés à la Commission par la Plénière ont été examinés, à savoir les points 34, 35, 36, 37, 38 et 39, :

Point 34 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021

Point 35 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

Point 36 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique

Point 37 : Données sur l'aviation — Surveillance et analyse

Point 38 : Développement économique du transport aérien

Point 39 : Autres questions à examiner par la Commission économique

5. Les documents examinés par la Commission peuvent être consultés sur le site web de l'OACI [[https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/WP_Num.aspx?Category=\(EC\)](https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/WP_Num.aspx?Category=(EC))]. La Commission a effectué tous ses travaux en séance plénière. Les décisions prises par la Commission sur chacun des points sont présentées séparément dans les paragraphes qui suivent.

Point 34 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021

34.1 À sa première séance, la Commission économique examine les sections pertinentes des rapports annuels du Conseil pour 2019, 2020 et 2021.

34.2 Ces sections comprennent le soutien du Conseil à la relance de l'aviation après la pandémie de la COVID-19, qui présente des informations sur la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et le soutien à la mise en œuvre par l'OACI du rapport du CART. La section sur les progrès réalisés sur les Objectifs stratégiques et les plans mondiaux de l'OACI, qui rend compte des résultats des programmes des travaux pour les années 2019, 2020 et 2021, se rapporte à l'Objectif stratégique *Développement économique du transport aérien*

34.3 La Commission prend note des activités de transport aérien de l'OACI, y compris les travaux en cours concernant les politiques et la réglementation de transport aérien, l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, les données aéronautiques et l'analyse économique, l'administration du financement collectif, ainsi que les activités de coopération avec d'autres organisations internationales.

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 de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI 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 membres¹, ainsi que d'autres États qui sont membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², 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 dans la note, 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'elle 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

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, 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, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

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.

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 secteur du transport aérien, elle a demandé que ces principes soient actualisés en fonction des nouveaux enjeux qui apparaissent dans le sillage de la pandémie de COVID-19. Elle a par conséquent approuvé le programme des travaux de l'Organisation visant à soutenir la relance efficace et en toute sécurité du secteur. Il a toutefois été rappelé que les mesures économiques et financières sont nées de la situation particulière engendrée par la pandémie et qu'elles ne seraient donc pas nécessairement applicables aux « futurs chocs exogènes » dont il est fait mention au paragraphe 4.2 de la note. Il a aussi été souligné que l'OACI devrait faire attention à ce que les orientations ne soient pas utilisées par mégarde par les États pour justifier un élargissement du champ d'application de l'aide pour des raisons autres que le soutien à la relance dans le contexte de la pandémie actuelle.

35.8 La Commission a constaté que les propositions avancées dans la note WP/171, qui tenaient compte des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, seraient utiles pour atténuer les effets des crises qui pourraient survenir à l'avenir. Elle a salué les progrès accomplis par l'OACI dans le domaine de la réglementation économique du transport aérien international et a pris note de son plan de travail futur présenté dans la note WP/13. En ce qui concerne le paragraphe 3.6 de cette même note, au sujet d'une clause type sur les mesures de santé publique à insérer dans les accords sur les services aériens, certains États ont indiqué que des directives seraient plus judicieuses qu'une clause type. La Commission a demandé que l'ATRP se charge d'examiner plus en détail la question des crises de santé publique et d'autres crises et que, ce faisant, il se penche aussi sur les principes proposés au paragraphe 5 de la note WP/171. Deux États ont toutefois fait observer que les principes proposés n'étaient pas pratiques et qu'ils pouvaient 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)³, 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 CLAC⁴, 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. Les auteurs de la note ont encouragé 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.

³ 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).

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

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 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 membres⁵ 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^e 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) évaluer en profondeur s'il est nécessaire d'élaborer des éléments indicatifs 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. En outre, comme le souligne le paragraphe 35.8 ci-dessus, la Commission a constaté que l'ATRP devrait élaborer des directives sur les mesures de santé publique et d'autres types de mesure concernant les accords sur les services aériens.

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

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. 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 une réflexion plus vaste sur 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 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.

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.

— FIN —